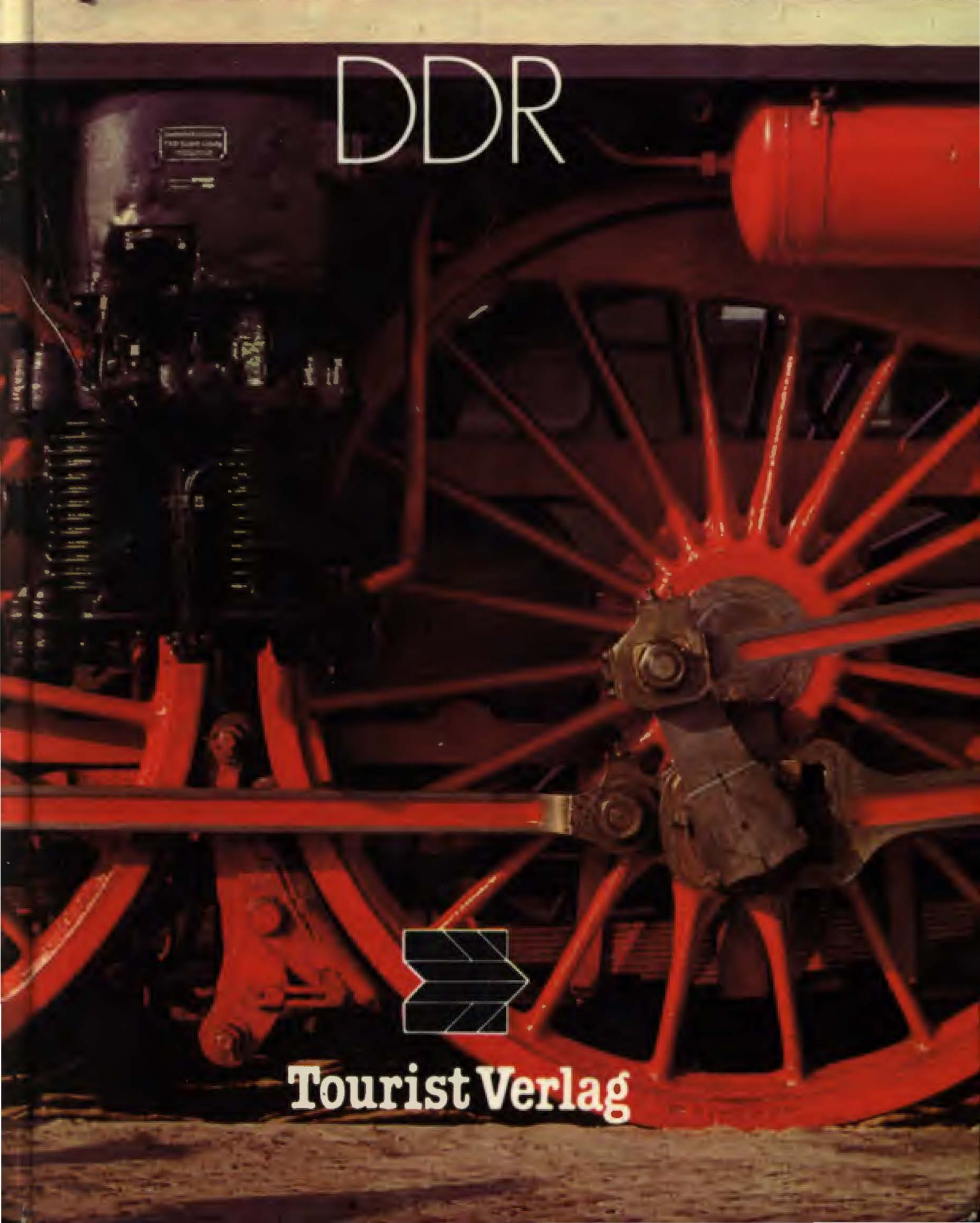
Eisenbahn-atlas





Streckennetz der Deutschen Reichsbahn
DDR-Nordteil
Ostsee
BUNDES –
REPUBLIK
DEUTSCHLAND
Lübeck
Herrnburg
Büchen
Schwanheide
Wolfsburg
Oebisfelde
Helmstedt
Marienborn
Wismar
Bad Kleinen
Schwerin Hbf
Rostock
Warnemünde
Gedser
Bad Doberan
Güstrow
Bützow
Ludwigslust
Wittenberge
Salzwedel
Stendal
Magdeburg
Schönebeck
Halberstadt
Strecke mit Schnell- und Eilzugverkehr
Nebenstrecke
Schmalspurbahn
A21
Beschriebene Route mit Routennummer
Grenzübergang
920
Streckennummer im Kursbuch

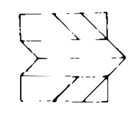


Trelleborg
Ostsee
Saßnitz
Bergen
Binz
Putbus
Göhren
Barth
Stralsund
Velgast
Tribsees
Lubmin Werkbf
Peenemünde
Zinnowitz
Wolgast Hafen
Fähre
Seebad Heringsdorf
Seebad Ahlbeck
Greifswald
Züssow
Gnoien
Dargun
Demmin
Peene
Anklam
Ueckermünde
Malchin
Teterow
Friedland
Jatznick
Neubrandenburg
Strasburg
Pasewalk
Löcknitz
Grambow
Szczecin Gumiencĕ
Waren
Müritz
Neustrelitz Hbf
N Süd
Feldberg
Prenzlau
Damme
Gramzow
Tantow
Mirow
VOLKSREPUBLIK
POLEN
Fürstenberg
Templin
Rheinsberg
Schwedt
Angermünde
Zehdenick
Groß Schönebeck
Neuruppin
Herzberg
Löwenberg
Britz
Neustadt
Liebenwalde
Oder-Havel-Kanal
Eberswalde
Bad Freienwalde
Kremmen
Oranienburg
Wriezen
Basdorf
Bernau
Velten
Hennigsdorf
B-Karow
Werneuchen
Kietz
Nauen
Albrechtshof
BERLIN
WEST-BERLIN
B Friedrichstr.
B Hbf
B-Lichtenberg
Strausberg
Buckow
Werbig
Wustermark
B-Schönew
Müncheberg
Potsdam Stadt
Erkner
Booßen
Brandenburg
Werder
Teltow
Drewitz
Mahlow
Flugh B Schönefeld
Fürstenwalde
Frankfurt
Kunowice
Spree
Oder-Spree-Kanal
Michendorf
Ludwigsfelde
Königs Wusterhausen
Storkow
Eisenhüttenstadt
Beelitz Stadt
Zossen
Scharmützelsee
Beeskow
Grunow
Belzig
Luckenwalde
Treuenbrietzen
Wilh.-Pieck-Stadt Guben
Jüterbog
Lübben
A1 A3 A4 A5 A6 A7 A8 A10 A12 A13 A14 A20 A21 A22
a2 a4 a5 a6 a12 a13 a14 a22 a23
B1 B3 B4 B10 b2 b5 C1 C2 D1



Eisenbahnatlas DDR

Hans-Joachim Kirsche
und
Hans Müller



VEB Tourist Verlag Berlin · Leipzig

Konzeption und Endredaktion des Textes: Ingrid Lüdtke

Einband-Vorderseite: Treibräder der Schnellfahrlok 02 0201
(ex 18 201) der Deutschen Reichsbahn
Einband-Rückseite: Muldebrücke bei Göhren
Frontispiz: Reisezug in Waren
S. 9: Historische Dampflokomotive 18 201 in Belzig
S. 103: Viadukt in Hirschbach an der Strecke Suhl–Schleusingen
S. 277: Straßenbrücke über die Elbe in Meißen
S. 287: Reisezug in Berlin
S. 293: Hochbahnstrecke der Berliner U-Bahn
S. 307: Regelschlußsignal (Signal Zg 3) an einem Städte-Expreß
S. 309: Lichthauptsignal

Kirsche, Hans-Joachim
Eisenbahnatlas DDR / Hans-Joachim Kirsche; Hans Müller. –
1. Aufl. – Berlin ; Leipzig : Tourist Verl. 1987. –
328 S. : 196 Fotogr., 4 graph. Darst., 13 Tab., 25 Textkt.,
95 Streckenverlaufskt., 18 S. Kt.-anh.

ISBN 3-350-00293-5

1. Auflage 1987

Lizenznr.: 1002/550/73/87; K 3/64–P 193/86–08/86
LSV 5269
Lektor: Ingrid Lüdtke
Redakteur: Claus Peter Woite
Kartographie: VEB Kartographischer Dienst Potsdam, Bereich Halle
Einbandgestaltung: Sieghard Hawemann
Typographie: Ortrud Hofmann-Prinzler
Printed in the German Democratic Republic
Satz: (140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Druck: Militärkartographischer Dienst (VEB), Halle
Buchbinderische Verarbeitung: Interdruck Leipzig
Bestellnummer 596 745 0
04700

„Es ist ein Aberglaube geworden, daß man vom Zugfenster aus nichts sieht. Wahr ist, daß ein uninteressiertes Auge nur eine Hecke und eine Reihe Telegraphenpfähle erblickt. Nachdem ich mich aber drei Jahre geübt habe, habe ich vom Kupeefenster aus Landschaften, Flora, Bauernhäuser, Werkzeuge „referiert" und gezeichnet. Ich will allerdings niemandem raten, ein fremdes Land nur vom Kupeefenster aus zu beschreiben, denn die Bedingung dafür, daß man das tun kann, ist ganz einfach: alles vorher wissen. Die Autopsie wird nur eine Berichtigung dessen, was man vorher studiert hat."

August Strindberg, 1885

Reisen Sie gern? Reisen Sie oft? Reisen Sie mit dem Auto, mit dem Flugzeug – oder gehören Sie zu denjenigen, die den „traditionellen" Reiseweg benutzen, die Schiene?

Sind Sie in der „Eisenbahnfamilie" zu Hause, wird Ihnen der Schienenweg mit all seinen Präzisionen und Überraschungen, mit seiner stetigen Betriebsbereitschaft und zugleich Romantik vertraut sein, wird Sie die Welt der Bahnhöfe immer wieder anziehen, werden Ihnen Züge – ob sie schnell sind und überfüllt oder langsam vorankommen und nur von wenigen Fahrgästen besetzt sind – wie ein Stück Heimat und ihre Lokomotivtypen natürlich bekannt sein. Benutzen Sie die Eisenbahn sporadisch oder gar nur im Ausnahmefall, so treffen Sie auf manch Ungewohntes. Sie registrieren bald, daß nach bisweilen aufregender Zugsuche und Platzfindung die Reise schnell oder gemächlich und sogar bequem sein kann. Nicht zuletzt werden Sie dabei neben manch Beschaulichem auch Beschauenswertes entdecken – in und beiderseits der Eisenbahn.

Wie oft hört man: „Die Eisenbahn ist ein Kind des vorigen Jahrhunderts und kann diese Herkunft auch heute nicht verleugnen!" Dem ist in der Tat so: Die ersten Personenzüge rollten ja bereits vor anderthalb Jahrhunderten – zuerst auf britischen, bald auf französischen, belgischen, deutschen oder russischen Gleisen. Warum soll ein so traditionsreiches Transportmittel – lange Zeit das einzige wirtschaftlich leistungsfähige und auch heute in dieser Hinsicht unübertroffene – seine Herkunft und seine Geschichte verleugnen? Verzeiht man ihm nicht manches Festhalten an Hergebrachtem, wo es sich bewährt hat? Tradition hat sie, die Eisenbahn.

Übersieht man nicht sogar oft jene unabsehbare Vielfalt technischer Innovationen, welche den Fortschritt des Schienenweges seit anderthalb Jahrhunderten tragen helfen und diesen zu modernem Stand führten? Wo löste zuerst und für jeden sichtbar die Elektrizität die Dampfkraft ab: bei der Eisenbahn. Wo wurden die erstaunlichsten Geschwindigkeitsrekorde zuerst erzielt: auf den Schienensträngen. Womit überwand man Gebirge, Flüsse und Ländergrenzen: mit der Eisenbahn. Schließlich transportiert die Bahn heute auf dem Landweg die meisten Passagiere im Vergleich zu allen anderen Verkehrsmitteln, und sie befördert die meisten Güter in kürzester Zeit.

„Die Bahn fährt immer" – ist das wirklich nur ein Slogan? Ob sengende Hitze oder klirrender Frost, ob Ostern, Weihnachten, der gewöhnliche Alltag – die Bahn ist benutzbar für jeden, vorausgesetzt, er hat seine Beförderungskosten erstattet. Aber nicht einmal das muß er heute – im Gegensatz zu früher – im voraus erledigen, er kann während der Fahrt bezahlen und dabei so wenig für einen Kilometer, wie kein anderes Verkehrsmittel erfordert. „Die Bahn ist billig" – ist es da nicht recht und billig, ihr mit einem Buch Anerkennung zu zollen?

Bahnhöfe, Bahnsteighallen sind nicht selten Baudenkmale, Dampflokomotiven und andere historische Schienenfahrzeuge wurden Museumsgut, Brücken und Tunnel versinnbildlichen auf besondere Art schöpferische geistige und körperliche Leistungen der Menschen. All das ist an und in der Eisenbahn selbst erlebbar. Traditionelles prägt neben den vielen Neuerungen den Schienenweg. Doch auch ihr Umfeld beeinflußte die Eisenbahn auf ganz eigene Weise. Mit Dämmen und Einschnitten formte sie Teile unserer Landschaft, brachte Städten unterschiedliche Strukturen und spezielle Eisenbahntrassen, Bauwerke und architektonische Akzente. So ist dieses Buch ein Versuch, alles im Zusammenklang mit unserem Heute zu sehen: Kulturgeschichte und industriellen Fortschritt der Bahn, die hier in inniger Verquickung Gesellschaftsgeschichte reflektieren.

Die Landschaft mit ihren Städten, Dörfern, Bergen, Wäldern, Flüssen und Seen wird vom Schienenstrang durchzogen – aus der eisenbahn-kulturhistorischen Sicht will das Buch der Reise eine literarische Ergänzung bieten. Möglicherweise wird dabei das Abstraktionsvermögen des Lesers strapaziert, denn eine Strecke läßt sich stets in beiden Richtungen befahren – der vorhandene Raum gebietet indes nur die einseitige Darstellung von Reiseweg und Sehenswertem. Sicher wird der Kundige in den Beschreibungen manches vermissen und der Forschende an der Strecke mehr entdekken als erwähnt ist, vielleicht regt es sogar manchen Reisenden zum Aussteigen und Besichtigen an, bevor er am Reiseziel ankommt. Ist das erreicht, hat sich ein Anliegen des Buches erfüllt.

Benutzungshinweise

Einen ersten Überblick über die im Buch beschriebenen Eisenbahnstrecken erhält man durch die Vorsatzkarten, wobei die vordere den Norden, die hintere den Süden der DDR darstellt. Wie im Text sind hier Hauptstrecken mit großen Buchstaben, Nebenstrecken mit kleinen Buchstaben gekennzeichnet und gebietsweise fortlaufend numeriert. Die in Klammern stehenden Zahlen geben die Nummern der Strecken im Kursbuch der Deutschen Reichsbahn an.

Bei Hauptbahnhöfen, Bahnhöfen und Haltepunkten ist im Text und in den Karten die bei der Deutschen Reichsbahn gültige Schreibweise verwendet, die sich bisweilen von der Schreibweise des zugehörigen Ortes unterscheidet.

Das Orts- und Objektregister enthält neben Städten, Gemeinden, Ortsteilen, Flüssen, Seen, Bergen, Gebirgen, Landschaften auch eine große Zahl von Eisenbahnbauten wie Bahnhöfe, Tunnel, Brücken, Blockstellen. Die zahlreichen Querverweise – im Text durch ↗ gekennzeichnet – ermöglichen vielfältige Bezüge innerhalb des „Eisenbahnatlas DDR". Im Register geben die mit einem „K" versehenen Ziffern die Seiten des Kartenanhangs „Große Eisenbahnkarte der DDR" an, auf denen das Objekt zu finden ist.

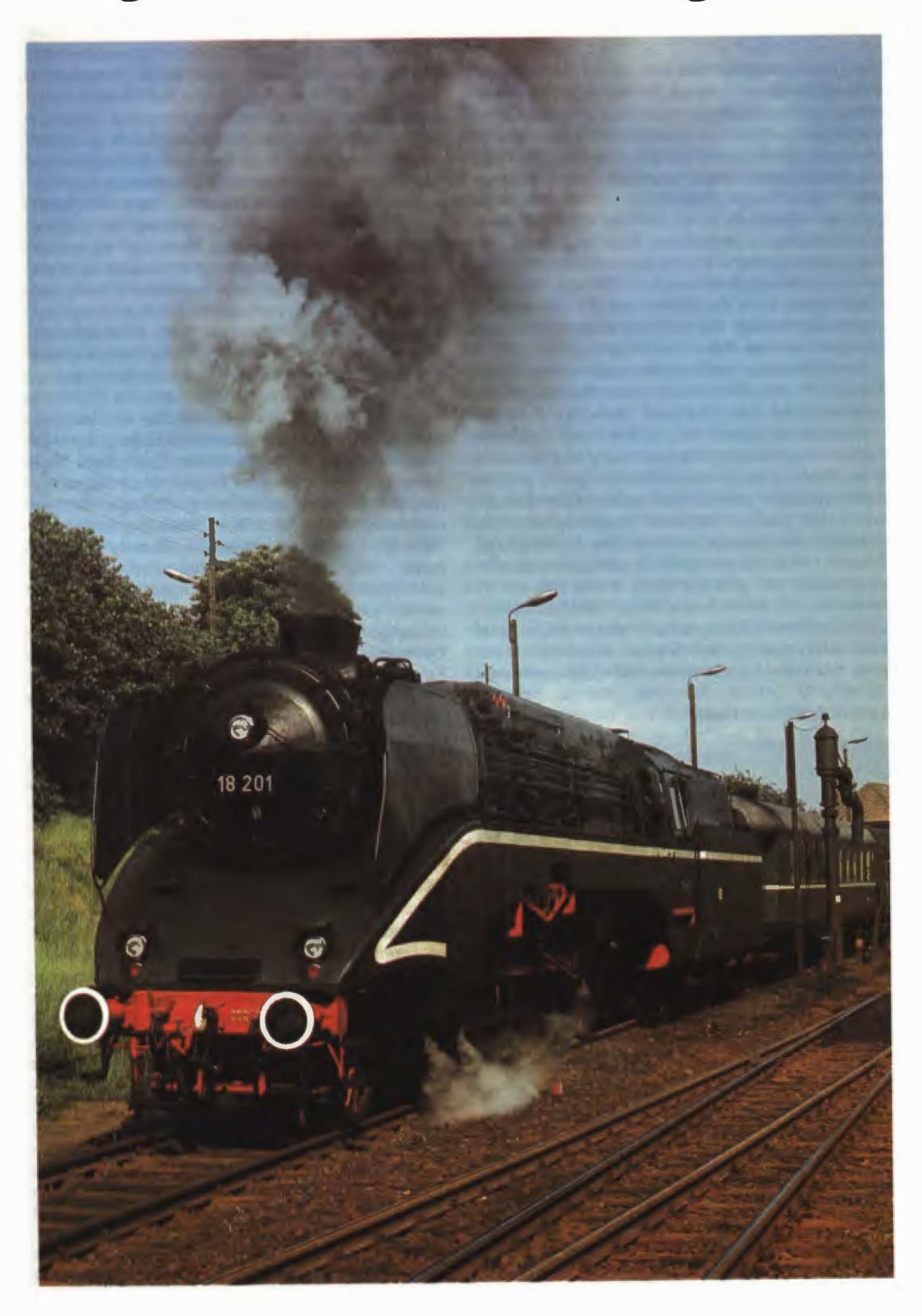
Folgende Abkürzungen wurden verwendet:

Hbf	Hauptbahnhof	LSG	Landschaftsschutzgebiet
Bf	Bahnhof	NSG	Naturschutzgebiet
Hp	Haltepunkt	F	Fernverkehrsstraße

Zeichenerklärung



Eisenbahn – gestern, heute, morgen



Die Eisenbahn in der Geschichte

Der „Dampfwagen" trat mit dem 19. Jh. seinen einmaligen Siegeszug an. Innerhalb nicht einmal eines Jahrhunderts umspannten seine eisernen Wege große Teile des eurasischen und des amerikanischen Kontinents. Sie erschlossen und prägten Landschaften, veränderten deren Gestalt durch hohe Dämme, tiefe Geländeeinschnitte, Brücken und Tunnel, führten quer durch Sümpfe und unter Gebirgspässen hindurch. Die großen Städte wurden zu Treffpunkten von Eisenbahnstrecken. Wie ein Spinnennetz legten sich die Gleise um sie herum, bildeten ein Gerüst für städtische Erweiterungen und behinderten diese zugleich.

Die Eisenbahn veränderte Empfindungen und Gedanken der Menschen, das Reisen erhielt neue Inhalte und Formen. Auf die Sprache wirkte sie in ganz besonderer Weise: Noch heute „machen wir Dampf auf", und ehe wir eine Sache „ins rechte Gleis bringen", gibt es dafür „grünes Licht". Hochgeschätzter Besuch wird „mit großem Bahnhof" empfangen, unbeliebte Gäste „schiebt man auf das Abstellgleis". Es gibt nicht nur sprachliche „Entgleisungen" – der Begriff der „Verspätung" dürfte mit der Eisenbahn erst seine Zeitrelevanz erhalten haben. Das berühmte „Eilzugtempo" gestattet es manchem, hin und wieder „Dampf abzulassen" und sich dazu des „Überdruckventils" zu bedienen.

Bahnhofstraße in Gotha



Nicht nur Lokomotiven, auch Automobile, Radfahrer, Flugzeuge „pfeifen entlang", und Leute, die „auf den fahrenden Zug springen" oder „den Zug zu früh verlassen", den „Zug verpassen", sind „Trittbrettfahrer" der Eisenbahngeschichte.

Damit gelangen wir über die Sprach-Landschaft auf ein weiteres, von den Eisenbahnen in markanter Weise bestimmtes Feld: den Städtebau des vorigen Jahrhunderts. Hier können wir an die seinerzeit neuen Begriffe der „Eisenbahnstraße" und der „Bahnhofstraße" unmittelbar anknüpfen, denn sie sind mehr als nur linguistische Lokalisierungen, hervorgegangen aus dem „Eisenbahnfieber", welches seit den sechziger Jahren die sich industriell entwickelnden Länder erfaßt hatte. Die Bahnhofstraße ist eine städtebaulich-architektonische „Erfindung" jener Epoche – wenngleich wir ihre Vorbilder im weiter zurückliegenden Barock und dessen axialen Stadt- und Parkplanungen entdecken. Sie zeigt sich, wo in ihrer ursprünglichen Ausprägung und Gestaltung vorhanden, immer als städtebaulich markanter Platz und Zeugnis der historischen Entwicklung, nicht selten als ein städtebauliches Denkmal.

Die ganze Faszination, welche im vorigen Jahrhundert von der Eisenbahn ausging, ist freilich nüchternem Zweckdenken gewichen. Einhundert Jahre nach dem Beginn ihres Siegeszuges gab die Eisenbahn in den fünfziger Jahren unseres Jahrhunderts ihre „weltumspannende" Rolle an das Flugzeug ab. Um so mehr beginnt heute unter dem Blickwinkel wirtschaftlicher Sinnfälligkeit der leistungsfähige Schienenweg seinen einstigen Rang für Transporte großen Umfanges und das rasche Überwinden mittlerer Entfernungen unter 1000 km zurückzuerobern. Kommt das „come back" der Eisenbahn? Seien wir realistisch: Sie hat ein solches nicht nötig! Die Eisenbahn trotzt seit anderthalb Jahrhunderten jedem Wetter, transportiert die schwersten Lasten und die meisten Passagiere. Was wären wir ohne sie, die Bahn.

Vom Bohlenweg zur Eisenbahn

Die Sache selbst – der Schienenweg – ist weit umfassender und älter. Seine Entwicklung hängt eng mit der Geschichte des Rades und der Achse zusammen. So wissen wir, daß schon in der Antike steinerne Spurrinnen oder Plattenwege als sichere Transportwege erbaut worden sind – gleichviel ob zu kultischen oder kriegerischen Zwecken. Ob die Babylonier oder die Assyrer oder ein anderes frühgeschichtlich hochentwickeltes Volk die ersten solchen Wege anlegten, vermögen wir kaum mit Bestimmtheit festzuschreiben. Auf jeden Fall verfügten die Griechen und nach ihnen die Römer über hervorragende Kenntnisse und technische Möglichkeiten zum Bau von Wagenstraßen.

Wie sahen diese aus? Archäologen entdeckten jene parallelen Rillen auf Malta und an Al-

penpässen. Möglicherweise lagen in den Rillen Bohlen, um den spurgeführten Wagen auch einen glatten Lauf zu sichern. Gelenkte Achsen kannte man nicht in der Antike, wohl aber wußten die alten Baumeister bereits Ausweichstellen und Spurabzweigungen anzulegen. Danach der Vergessenheit anheimgefallen, wurde mit dem mittelalterlichen Bergbau der Spuren- oder Schienenweg wiederum „erfunden". Ob und inwieweit sich dabei technische Kenntnisse der Antike auswirkten, vermögen wir nicht zu entscheiden. Interessant ist immerhin die Art und Weise, in der die Knappen des 15. und 16. Jh. hölzerne „Gleise" und Karren bauten. Für das 17. Jh. sind schon Schienenformen belegt, und bereits 1556 hatte Gregorius Agricola – im sächsischen Freiberg auch unter dem Namen Georg Bauer schaffend – in seiner Schrift „De Re Metallica" über Grubenbahnen berichtet. Die Erfindung des Spurkranzes wurde zum auslösenden Moment für die Herstellung der eigentlichen Schiene im 18. Jh. Jene gußeisernen L- und T-förmigen, noch kurzen Stücke ließen indes nur geringe Lasten zu. Das Material barst unter den gleichfalls eisernen Radreifen und Spurkränzen nur zu oft. Es gab bereits Züge: Die Kohlehunte ließen sich aneinanderkuppeln und im Verband leicht über die Strecke schleppen. Pferde und Hunde waren die Zugtiere. In englischen Gruben besorgten sie nahezu selbständig die Förderung der „trains": Von den höhergelegenen Gruben begleiteten sie die Züge auf den eigens dazu angehängten Rollwagen zu den Flußhäfen, um nach dem Entladen die leeren Wagenzüge wieder bergan zu ziehen. Bergleute – oder soll man sie bereits Zugführer nennen – bremsten bergab die Wagenkette mit einfachen Balken, indem sie diese unter die Achsen klemmten und mit dem eigenen Körpergewicht dagegendrückten.

Schiene und Wagen waren also am Ende des 18. Jh. in den ökonomisch entwickelten Ländern gebräuchlich. Es fehlte aber eine Kraftmaschine, ein leistungsfähiges Traktionsmittel zur Beförderung längerer Züge. Mittelalterliche Mönche wußten bereits um die bewegende Kraft des Dampfes. Isaac Newton hatte das physikalische Prinzip begründet, und Anfang des 18. Jh. konstruierte der Brite Thomas Newcomen bereits eine erste Dampfmaschine, die mit Kolbenantrieb versehen war. Den für eine zweckdienliche Arbeitsleistung der Maschine notwendigen Kurbelantrieb mit Hilfe eines Schwungrades erfand aber erst der Schotte James Watt. Auch seine Maschine war zunächst mehr ein Hilfsmittel. Zweckmäßig für einen Eisenbahn-Einsatz wurde sie erst, nachdem ein anderer Brite, Richard Trevithick, ihr Funktionsprinzip mit dem von Papin erfundenen Hochdruckkessel verband. Trevithick baute eine Dampfmaschine, die sich aus eigener Kraft voranzubewegen vermochte und dazu noch über Zugkraft verfügte. Man schrieb das Jahr 1804, als diese Ur-Lokomotive geschaffen war.

Noch blieb aber für fast zwei Jahrzehnte allen Ideen und Experimenten für „Dampfrösser" der Erfolg versagt. Nicht daß sie sämtlich explodiert wären, wie ein vom Briten William Brunton gebauter Apparat. Mit ihrer ungefederten Eigenmasse zermalmten jedoch die Maschinen regelrecht die kurzen Gußeisenschienen. So konzentrierte sich das Interesse auch erst wieder auf den Lokomotivbau, nachdem das Walzverfahren für Eisen entwickelt worden war und die ersten besser verwendbaren Schienen hergestellt werden konnten.

Inzwischen wuchs ein Mann heran, der zum „Vater der Eisenbahn" werden sollte: George Stephenson. Er kam aus armen Verhältnissen; als Autodidakt erwarb er sich in einer Grubenwerkstatt die technischen Kenntnisse, die ihn schließlich zum Erfinder und Eisenbahnkonstrukteur befähigten. Mehr als der phantasievolle Trevithick war er ein Mann mit Blick für das Machbare. Er trug die besten Gedanken aus zahlreichen Konstruktionen und Experimenten zusammen und entwickelte daraus seine ersten Lokomotiven für Grubenbahnen. Der Erfolg blieb nicht aus, nachdem 1821 auch gewalzte Schienen zur Verfügung standen. Mit gesundem Geschäftssinn ausgestattet, zeigte sich Stephenson als Kind jener industriell revolutionären Epoche: Er trug seine Gedanken zum Bau einer dampfgetriebenen Eisenbahn zwischen der aufstrebenden Fabrikstadt Darlington und dem Hafenplatz Stockton am Tees so überzeugend vor, daß er den Zuschlag für den Bau dieser ersten Schienen-Transportstrecke erhielt.

Gemeinsam mit seinem technisch fundiert ausgebildeten Sohn Robert leitete er den Streckenbau und stellte die in eigener Werkstatt gebaute „LOCOMOTION" in Dienst. Nicht alles war gleich betriebstüchtig, und die erste Gleisstrecke blieb ein Experiment – genau wie der Personenwagen, der unter diesem Namen auf ihr zum Einsatz kommen sollte. Ortsfeste Dampfmaschinen mit Ketten- und Seilwinden hievten die Karrenzüge die viel zu steilen Anstiege empor, auch traute man von Seiten der Unternehmer noch immer den echten Pferden mehr zu als den Dampfrössern! Dennoch wurden nicht mehr nur in England Lokomotiven – oft absonderlichster Konstruktion – gebaut, und es kam zu einem ersten Wettrennen: Im Oktober 1829 gewann Stephenson diesen Vergleich auf einem Teilstück der inzwischen von Liverpool nach Manchester begonnenen Eisenbahn bei Rainhill. War dies die Geburtsstunde des Eisenbahnfiebers, welches bald ganz Europa und Nordamerika erfassen sollte?

Auf jeden Fall wurde die am 15. September 1830 eröffnete, nun „richtige" Dampfeisenbahn zwischen Liverpool und Manchester das erste Personen-Transportmittel der Eisenbahnzeit. Die Trasse war von vornherein für den Lokomotivbetrieb konzipiert, tiefe Geländeeinschnitte, Dämme, Stationsbauten und sogar ein Tunnel zeichneten die Strecke aus. Es gab auch gleich das erste Unglück, die Warnungen der Gegner und Befürchter der Dampfmaschine schienen sich zu bestätigen. Ein hoher Beamter wurde von einer Lokomotive erfaßt und überfahren. Allein das vermochte den Vormarsch der Eisen-



Friedrich List

bahn nicht aufzuhalten. „ROCKET" – Rakete – hieß Stephensons leistungsfähige Lokomotive, welche hier fuhr. Im Raketentempo ging von jenem 15. September an der Eisenbahnbau in England und nur wenig später in anderen europäischen Ländern voran. In Nordamerika entstand 1830, also fast gleichzeitig, die erste, 220 km lange Ferneisenbahn für die Charleston & Hamburg Railroad, später South Carolina Railroad.

Wie kam es zu so plötzlichem Aufschwung auf Schienen? Geschah er wirklich plötzlich? War er nicht vielmehr Ergebnis neuer ökonomischer wie nationaler Denkweise des Unternehmer-Bürgertums?

In der Tat stellte ein rheinischer Industrieller, Friedrich Harkort, in jenen Jahren fest: „Die Lokomotive ist der Leichenwagen, auf welchem Absolutismus und Feudalismus zum Kirchhofe gefahren werden." Dieser Mann hatte sich, genau wie der junge Tübinger Staatslehre-Professor Friedrich List, dem neuen Verkehrsmittel verschrieben. Während er sich bereits 1819 in englischen mechanischen Werkstätten über den Maschinenbau informierte, reiste List 1825 gleichfalls über England nach Nordamerika. Dort baute er selbst an Eisenbahnstrecken mit, und seine Vorstellungen über ein ganzes Netz von Schienenwegen bestätigten sich.

Entwurf von List für ein deutsches Eisenbahnsystem

M = Meile

Nach Europa zurückgekehrt, legte List 1833 der sächsischen Kaufmannschaft in Leipzig seine Ideen „Über ein sächsisches Eisenbahnsystem als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahnsystems und insbesondere über die Anlegung einer Eisenbahn von Leipzig nach Dresden" in einer umfassenden Schrift vor. Mit dem 1. Januar 1834 trug der neu gegründete Deutsche Zollverein erste Schranken zwischen 18 Territorialstaaten zumindest wirtschaftlich ein Stück ab – nun gab es zunächst in Sachsen für Lists Vorstellungen das berühmt gewordene grüne Licht. In Preußen verhielt sich die Staatsmacht der neuen Sache gegenüber noch immer skeptisch und vertraute mehr dem Weiterbau von Heerstraßen. Doch bald riefen auch hier die aufwachsenden Industrien an Rhein und Ruhr sowie in Schlesien nach leistungsfähigen Transportwegen. Allenthalben nahmen sich die wie Pilze aus dem Boden schießenden Eisenbahngesellschaften der Ideen Harkorts, Lists, von Baaders und anderer deutscher Eisenbahngründer an. Das Experiment von Nürnberg–Fürth, welches trotz des nur kurzen Schienenweges den Eisenbahngesellschaftern 12 Prozent Gewinn brachte, beflügelte die Bauunternehmungen zwischen Leipzig und Dresden, bald auch zwischen Berlin und Potsdam und vielen anderen Städten. Bedenkt man, daß im Jahre 1834 auf der Welt bereits 2400 km Schienenwege fertiggestellt waren – davon in Nordamerika allein 1200 km – so verdeutlicht sich der deutsche „Nachholebedarf".

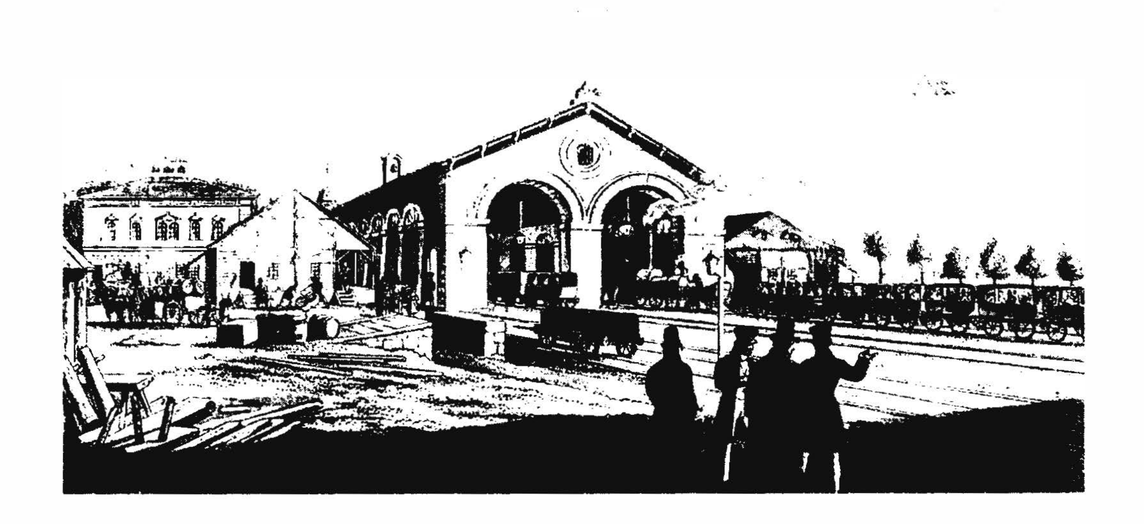
Der Dresdener Johann Andreas Schubert, Professor der technischen Lehranstalt, konstruierte die erste deutsche Dampflokomotive mit Namen „SAXONIA" und stellte sie gegen härteste englische Konkurrenz auf die Gleise der Leipzig-Dresdner Eisenbahn. Immerhin hatten die Briten noch das absolute Monopol für Eisenbahn- und Lokomotivbau: Zwischen Nürnberg und Fürth beförderten britische Maschinen und britische Maschinisten die ersten deutschen Züge. Allmählich aber verloren die Insulaner ihren Vorsprung gegen französische, deutsche, österreichische, russische und italienische Lokomotivkonstrukteure und Maschinenbauanstalten.

Bei aller politischen Zersplitterung und Vielstaaterei und noch längst nicht wirtschaftlich auf britischer Höhe, stand man in den deutschen Ländern dem Bauwillen europäischer Eisenbahnunternehmer nur wenig nach. Dabei entstanden innerhalb der engen Landesgrenzen zum Teil kuriose Streckenführungen, bisweilen dem späteren Ausbau des deutschen Eisenbahnnetzes nicht gerade förderlich; auch blieb die „Streckenkonkurrenz" – wie übrigens nicht anders in England und Frankreich – lange Zeit bestehen. Eines der sprechenden Beispiele dafür ist der Ausbau Halles zum preußischen Eisenbahnknoten neben dem sächsischen in Leipzig.

Die ersten deutschen Fernbahnen

Am 7. Dezember 1835 wurde die 6 km lange Trasse zwischen Nürnberg und Fürth als erste Eisenbahnstrecke in Deutschland in Betrieb genommen. Ihr gebührt zwar das Prädikat, die erste deutsche Eisenbahnstrecke gewesen zu sein – der Betrieb auf ihr wurde am 31. Oktober 1922 eingestellt – aber mit ihrer geringen Länge hatte sie lediglich den Charakter einer Vorortbahn, diente zunächst nur dem Personenverkehr und blieb eine Stichbahn ohne jeden weiteren Anschluß. Auch die danach in Betrieb genommenen Strecken waren nur kurze, dem Nahverkehr dienende Linien, wie z. B.:

Der ehemalige Leipziger Bahnhof in Dresden um 1839





Leipzig–Althen (erster Teil der Leipzig-Dresdner Bahn)	24. 4. 1837
Zehlendorf–Potsdam (14,2 km)	21. 9. 1838
Zehlendorf–Berlin (12,2 km)	29. 10. 1838
Düsseldorf–Erkrath (8,6 km)	20. 12. 1838.

Am 9. April 1839 wurde die Eisenbahnstrecke Leipzig–Riesa–Dresden in ihrer gesamten Länge von 115 km für den öffentlichen Personen- und Güterverkehr eröffnet, nachdem einzelne Streckenabschnitte bereits in den Jahren 1837 und 1838 fertiggestellt und in Betrieb genommen worden waren. Diese erste deutsche, für Lokomotivbetrieb eingerichtete Ferneisenbahnstrecke erhob Leipzig zum eigentlichen Ausgangspunkt des Eisenbahnbaus in Deutschland. Zieht man in Betracht, daß am 18. August 1840 mit der 119 km langen Eisenbahnstrecke

Leipzig–Halle–Magdeburg die zweitälteste deutsche Ferneisenbahn in Betrieb gegangen war und Leipzig durch das Zusammentreffen beider Linien zum ersten deutschen Eisenbahnzentrum wurde, wird das große Verdienst Friedrich Lists besonders deutlich.

Als weitere deutsche Eisenbahnstrecken – heute auf dem Gebiet der DDR – wurden kurz danach eröffnet:

Berlin–Wittenberg	1841
Berlin–Angermünde (–Stettin, heute Szczecin)	1843
Berlin–Magdeburg	1846
Berlin–Schwanheide (–Hamburg)	1846
Leipzig–Reichenbach (Vogtl)	1846
Halle–Eisenach	1847
Dresden–Görlitz	1847.

Die wichtigsten dieser Strecken, Leipzig–Dresden, Leipzig–Halle–Magdeburg, Berlin–Schwanheide und Halle–Erfurt–Eisenach, seien in ihrer Entstehungsgeschichte etwas näher betrachtet.

Leipzig–Riesa–Dresden

(Strecke F 7)

Friedrich List war in Leipzig unermüdlich tätig geworden, um die in der Stadt wirkende Handelsbourgeoisie davon zu überzeugen, daß die Leipzig-Dresdner Eisenbahn zum „Anfangs- und Anknüpfungspunkt einer sich nach allen Seiten hin verzweigenden großartigen und segenbringenden Verbindung" werden sollte und damit eine Bedeutung gewinne, die weit über ihren Einfluß auf den Verkehr zwischen den beiden Endpunkten hinausreiche. Die Absicht, die List verfolgte und in seiner Schrift zum Ausdruck brachte, bestand darin, den Beginn des Eisenbahnbaus in Deutschland auszulösen und mit der Strecke Leipzig–Dresden das Modell für andere Unternehmen zu schaffen. Gerade diese Strecke bot sich wegen der wenigen Schwierigkeiten beim Bau als „erster Versuch" geradezu an; sie eröffnete dem Leipziger Handelsbürgertum die Möglichkeit, in kurzer Zeit günstige mittelbare und unmittelbare Profite zu erzielen. In einer gesellschaftlichen Umwelt, die geprägt war durch die Zerrissenheit des Landes in 36 deutsche Territorialstaaten mit jeweils eigenem wirtschaftlichen Profil, propagierte List leidenschaftlich den Eisenbahnbau, um der Wirtschaft neue Verkehrswege zu weisen: „Sachsen würde dadurch gleichsam den Rhein durch seine Felder leiten, und zwar einen Rhein, der keine Ufer verwüstet, der zu Berg und Tal gleich bequem zu befahren und zur Winterzeit nicht mit Eis bedeckt ist. Die Kaufleute von Leipzig und Dresden sowie auch von Hamburg, Bremen, Lübeck und Braunschweig aber müßten keinen Funken großartigen Handelsgeistes in sich tragen, würden sie nicht die Ausführung einer solchen Kunststraße mit allen Kräften unterstützen... Was leichter Transport vermag und was schwerer und teurer nicht vermag, darüber können nur die Sandsteine von Pirna zu Zeugen aufrufen, die zu Wasser bis Berlin, Hamburg, ja noch in größerer Menge bis Kopenhagen gegangen sind und noch gehen, während es ihnen nie möglich war, landeinwärts nur bis Leipzig vorzudringen. Und doch bedürfte man ihrer hier sehr, wäre es auch nur, um dieser sonst so schönen Stadt Trottoirs zu verschaffen... Mit einem Wort: Bevölkerung, Gebäudezahl, Gewerbs-Industrie, Handel und Wert der Häuser und Grundstücke von Leipzig würden sich in kurzer Zeit verdoppeln, und ich zweifle keinen Augenblick, daß diese Wertvermehrung in Leipzig allein das auf die Eisenbahnen verwendete Kapital in wenigen Jahren weit übersteigen würde."

Da es sich bei der Strecke Leipzig–Dresden nicht um eine Flußtalbahn handelte, bei der der Trassenverlauf vorgegeben ist, mußte das Direktorium der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie zwischen drei Projekten entscheiden: Alle drei zur Debatte stehenden Linien mußten die Täler der Mulde, der Döllnitz und der Elbe kreuzen und die zwischen diesen Wasserläufen liegenden, nicht unerheblichen Hügel überwinden. Die erste Linie, von Leipzig über Grimma, Leisnig, Döbeln und weiter längs der Freiberger Mulde durch das Weißeritztal in Richtung Dresden führend, wurde sehr bald verworfen. Als zweite Strecke empfahl der Baumeister von Schlieben den Verlauf von Leipzig über Dahlen, Strehla und weiter auf dem rechten Elbufer nach Dresden. List schließlich hatte die Linienführung von Leipzig über Mügeln–Lommatzsch–Meißen und weiter auf dem linken Elbufer nach Dresden vorgeschlagen.

Zur Entscheidung über die wirtschaftlich und technisch vorteilhafteste Trasse holte die Gesellschaft beim seinerzeit führenden englischen Eisenbahningenieur James Walker ein Gutachten ein. Nach Besichtigung und Begehung der Trassen empfahl Walker die nördliche Linienführung, mit Überschreitung der Elbe nicht in Strehla, sondern in Riesa und mit dem weiteren Ratschlag, die stärkste Neigung der Strecke nicht 1:100, sondern 1:200 und den kleinsten Krümmungshalbmesser nicht 280 m, sondern 1130 m zu bemessen. Diesen Empfehlungen gab das Direktorium der Gesellschaft seine „allerhöchste Genehmigung"! So wurde der damals ganz unbedeutende Fährort Riesa, der nicht einmal von einer durchgehenden Landstraße berührt wurde, zum ersten Kreuzungspunkt einer Bahn mit einer schon damals bedeutenden Wasserstraße.

Im Herbst 1835 begannen die ersten Bauarbeiten für die Strecke an der 384 m langen Überbrückung des Muldetales bei Wurzen; im März 1836 die Erdarbeiten am größten Einschnitt bei Machern. Mit Ausnahme der Endstreckenabschnitte bei Leipzig und bei Dresden mußten im sonst stark hügeligen Gelände zahlreiche lange und tiefe Einschnitte ausgehoben werden. Allein der 3 km lange und bis zu 11,5 m tiefe Einschnitt bei Machern erforderte das Abgraben von 475 000 Kubikmetern Erdmasse, die bei nasser Witterung wie ein Brei auseinanderlief und bei



Denkmal für die erste deutsche Ferneisenbahn Leipzig–Dresden am Hauptbahnhof Leipzig

Trockenheit hart wie ein Fels wurde. Das Erdreich war kilometerweit für Dammschüttungen zu transportieren. Für den Abbau standen damals noch keine Bagger zur Verfügung, und auch Baulokomotiven fehlten. Erst beim letzten Teil des Einschnittabbaus konnten zwei inzwischen aus England eingetroffene und eigentlich für den Bahnbetrieb bestimmte Lokomotiven zum Erdtransport herangezogen werden. Auch heute noch, 150 Jahre danach, fährt man bei Machern mit dem Zug durch diesen Einschnitt.

Die Brücken über Mulde, Döllnitz und Elbe erhielten hölzerne Überbauten mit kleinen Brükkenöffnungen, weil den Baumeistern noch keine Eisenkonstruktionen zur Verfügung standen. So bestand die 384 m lange Überbrückung der Mulde bei Wurzen aus 20 Pfeilern mit 19 Öffnungen, der 406 m lange Viadukt über das Döllnitztal in Oschatz wies 25 Öffnungen auf, die 342 m lange Elbbrücke bei Riesa 10 Öffnungen und die 651 m lange Flutbrücke bei Röderau 63 Öffnungen.

Die Stelle für den Übergang über die Mulde bei Wurzen hat Friedrich List selbst festgelegt, den Bau leitete der Landbaumeister Königsdörfer. Interessant ist, daß die Pfeiler der ersten Brücke im Kern heute noch erhalten sind, sie wurden als Bruchsteinmauerwerk aus Rochlitzer Porphyr ausgeführt. Die Holzbrücke von 1837 wurde 1875 durch je zwei geschweißte eiserne Tragwerke in Fachwerkausführung ersetzt. Nach der Sprengung der Brücke 1945 stellte man zunächst den alten Zustand wieder her, 1949 entstanden dann neue Überbauten, und durch Dammschüttung ist die Brückenlänge auf 225 m reduziert worden. Im Verlauf der Elektrifizierung der Strecke Leipzig–Dresden tauschte man 1970 die Fischbauchträger gegen moderne, vollwandige Stahlüberbauten aus und erneuerte die Stahlbeton-Auflagerbänke.

Die älteste, noch im ursprünglichen Zustand seit 1838 in Betrieb befindliche Eisenbahnbrücke in der DDR, errichtet in Bruchsteinmauerwerk mit Sandsteinverblendung, führt zwischen dem Bf Wurzen und dem Hp Kühren (km 29,25) über die F 6 hinweg.

Der Viadukt über das Döllnitztal wurde bereits 1847 durch Dammschüttung beseitigt.

Die bei Riesa über die Elbe gebaute Brücke wurde am 9. April 1839 dem Verkehr übergeben. Die Holzkonstruktion faulte rasch und erforderte ständig aufwendige Reparaturen, so daß sie 1875 beseitigt und an ihrer Stelle eine Fachwerkbrücke gebaut wurde. Bei einem Hochwasser stürzte am 14. April 1876 infolge Pfeilerunterspülung die Brücke ein. Die darauf 1878/79 errichtete, schweißeiserne Bogenbrücke mit Pfeilern in Caissongründung für parallelen Eisenbahn-

und Straßenverkehr wies über der Uferstraße eine lichte Weite von 46 m auf; beachtliche je 100 m lichte Weite betrugen die drei Strom- und Flutöffnungen. Diese Brücke war nach Beseitigung der Kriegsschäden bis 1966 in Betrieb. Am 27. Juli 1966 wurde eine moderne, 345 m lange, zweigleisige Brücke dem Verkehr übergeben.

Die Flutbrücke bei Röderau wies bei den Überbauten gleichfalls Holzbogenkonstruktionen auf, an denen sich bereits 1858 Fäulinisschäden zeigten. 1863 wurde begonnen, die Holzbogenkonstruktionen zu entfernen, 20 Pfeiler als Gruppenpfeiler zu verstärken, das gesamte Bauwerk mit Segmentgewölben in Sandsteinquadern umzubauen und die Pfeilerköpfe entsprechend herzurichten. Kriegsschäden durch Sprengung einiger Gewölbe im Jahre 1945 und Witterungsschäden waren Anlaß, 1967/69 den Viadukt nach Auspressen der alten Bruchsteinpfeiler bis auf zwei Flutbrücken mit je fünf Öffnungen aus Fertigteil-Plattenbalken und Randbalken einzuschütten.

Das größte Bauwerk auf der Strecke war der 515 m lange, ganz in Tonschiefer- und Granitgestein zu bohrende Tunnel bei Oberau. Diesen ältesten deutschen Eisenbahntunnel legten weit über 500 Freiberger Bergleute in bergmännischer Manier durch Abtäufen von vier senkrechten Schächten und von beiden Seiten aus an. Da der im Tunnel anstehende Fels wasserführende Schichten enthielt, wurde er in voller Länge und in vollem Querschnitt mit Sandsteinwerkstücken ausgemauert, wozu 8900 Kubikmeter Werksteine aus dem Elbsandsteingebirge unter großen Erschwernissen herangeschafft wurden. Der Oberauer Tunnel existiert nicht mehr: Nachdem er 95 Jahre lang in Betrieb war, wurde 1933/34 die etwa 15 m dicke Schicht über dem Tunnel aufgeschlitzt und abgetragen. Infolge Wasser- und Frosteinwirkung war die Sandsteinverkleidung der Tunnelleibung brüchig geworden und das nach englischem Lichtraummaß angelegte, 3,32 m breite Tunnelprofil erwies sich für die erweiterten deutschen Wagen- und Lokomotivabmessungen als zu klein und ließ infolge des zu engen Gleisabstandes ein Begegnen zweier Züge im Tunnel nicht zu. Heute durchfährt der Zug hier einen tiefen Einschnitt. An der Stelle des einstigen Südportals, am Kilometer 93,2, erinnert ein Obelisk vom Tunnelportal an den Oberauer Tunnel.

Das älteste, noch in Betrieb befindliche Bahnhofsgebäude an dieser Strecke steht in Niederau, es ist im „Schweizerhaus"-Stil errichtet (Foto ↗ S. 252). Vom alten Dresdner Bahnhof in Leipzig ist heute nichts mehr vorhanden. Er lag etwa westlich der jetzigen Brandenburger Straße, nördlich der Bushaltestelle an der Ostseite des Hauptbahnhofs, der 1915 die Aufgaben des Dresdner Bahnhofs übernommen hatte.

Das Empfangsgebäude des Bf Riesa, 1879 vom Architekten Köpcke gebaut, zeigt sich trotz der von der Industrie Riesas beeinflußten Atmosphäre in einem ansprechenden Äußeren.

Der Leipziger Bahnhof in Dresden befand sich nordwestlich des heutigen Bf Dresden-Neustadt. Nachdem dieser am 1. März 1901 in Betrieb genommen worden war, baute man die Anlagen des alten Leipziger Bahnhofs zu dem aus-

Der ehemalige Oberauer Tunnel um 1840



gedehnten Güterbahnhof Dresden-Neustadt an der Leipziger Straße um. Die Empfangsgebäude der Leipzig-Dresdner Eisenbahn von 1847 und 1862 sind an dieser Stelle in ihrer Grundsubstanz noch erhalten.

Leipzig–Halle–Magdeburg

(Strecke C4)

Noch bevor Friedrich List seine Denkschriften veröffentlichte, hatte sich im Jahre 1829 der Stadtrat und spätere Handelskammerpräsident in Halle, Ludwig Wucherer, für den Bau einer Eisenbahnstrecke von Leipzig über Halle nach Magdeburg eingesetzt. Er wollte einerseits den Leipziger Kaufleuten eine leistungsfähige Verbindung zur ab Halle schiffbaren Saale für den Transport der Waren auf dem Wasserwege über Saale und Elbe nach Hamburg schaffen, andererseits aber auch Warentransporte von Magdeburg, einem seinerzeit schon bedeutenden Umschlagplatz an der Elbe, auf dem Landwege ins Sächsische und Thüringische über Halle ermöglichen. Wucherers Projekt sah eine Pferdebahn nach dem Beispiel der seit 1832 betriebenen Linie Bundweis–Linz vor. Die geplante Trasse hatte eine sehr günstige Linienführung durch nahezu ebenes Gelände und erforderte als einzigen größeren Brückenbau nur eine Saalebrücke. Die Leipziger Bürgerschaft befürwortete die Pläne Wucherers mit Nachdruck, doch die Magdeburger lehnten 1829 alle Projekte ab, da sie ein Aufblühen Leipzigs und damit eine Konkurrenz für ihre Stadt befürchteten.

1835 kamen dann die entscheidenden Impulse zum Bahnbau von der Magdeburger Seite. Der Oberbürgermeister Franke war so beeindruckt von der Aktienzeichnung für die Leipzig-Dresdner Eisenbahn, daß er an die preußische Staatsregierung ein Gesuch zum Bau einer Eisenbahnverbindung zwischen Magdeburg und Leipzig richtete. Franke wollte die Bahnlinie nicht über Halle, sondern über Brehna direkt nach Leipzig bauen, um die „Schnelligkeit des Transports gegenüber dem Vorteil einer einzelnen Stadt" – nämlich Halle – nicht einzuschränken. Dieser Vorschlag wurde jedoch abgelehnt. Wenig später aber, nach der am 24. Januar 1838 erteilten Genehmigung, konnten die Bauvorbereitungen auf dem zu Preußen gehörenden Bauabschnitt beginnen. Den Bau des Streckenabschnitts von der sächsischen Grenze bis Leipzig übernahm die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie. Zwischen Magdeburg und Schönebeck wurde der Reiseverkehr am 29. Juni 1839 aufgenommen, ein reichliches Jahr später, am 18. August 1840, auf der gesamten 123 km langen Strecke zwischen Magdeburg und Leipzig. Ab 15. Mai 1843 war die Strecke durchgehend zweigleisig ausgebaut und befahrbar, und am 1. November 1843 nahm man den fahrplanmäßigen Güterzugverkehr auf.

Von den Empfangsgebäuden der drei größten Bahnhöfe dieser Strecke, dem Magdeburger Bahnhof in Leipzig, dem als Durchgangsstation angelegten Bahnhof Halle und dem Bahnhof am Fürstenwall, an Magdeburgs westlichem Elbufer gelegen, existieren keine Anlagen mehr. Ebenso fehlen Unterlagen über den Bau und die Konstruktion der Saalebrücke bei Calbe, die 1840 dem Verkehr übergeben wurde.

Berlin–Schwanheide–Hamburg

Industrie- und Handelskreise in den beiden Großstädten Berlin und Hamburg hatten schon in den Anfangsjahren des Eisenbahnbaus in Deutschland eine Schienenverbindung mit ihrer Petition von 1836 angeregt, die aber ohne Erfolg blieb. Vor allem Vertreter der Hamburger Kaufmannschaft brachten den Streckenbau immer wieder ins Gespräch, wobei sie zugleich eine Verbindung mit Magdeburg wegen seines für den Handel wichtigen Elbhafens vorschlugen. Nachdem im Jahre 1840 ein Komitee zur Bildung einer Aktiengesellschaft für den Bau einer Eisenbahn von Berlin nach Hamburg in Berlin zusammengetreten war, kam es 1841 zum Abschluß der Staatsverträge zwischen den Territorialstaaten, durch welche die Eisenbahnstrecke führte, nämlich Preußen, Mecklenburg-Schwerin, Hamburg, Lübeck und Dänemark, zu dem Lauenburg gehörte. 1843 wurden die Verträge ratifiziert und 1845 von den beteiligten Regierungen die Konzession zum Bahnbau erteilt.

Der Streckenbau selbst hatte mit vorläufiger Genehmigung bereits 1844 begonnen, obwohl seinerzeit für die Linienführung noch mehrere Varianten zur Diskussion standen. Am meisten befürwortet wurde der Weg über Nauen, Friesack, Neustadt (Dosse) und Wittenberge, denn er ließ die günstigste Linienführung für die weitere Verbindung zwischen Hamburg und Magdeburg über Wittenberge zu, welchen man schließlich auch wählte. Es gab daneben auch Vorschläge, die Strecke über Havelberg oder auch über Fehrbellin, Wusterhausen und Perleberg zu führen.

Die Geländeverhältnisse am rechten Elbufer zwischen Boizenburg und Bergedorf, das bereits 1842 Eisenbahnanschluß mit Hamburg erhalten hatte, bereiteten beim Bau große technische Schwierigkeiten: Die Trasse wurde durch den Sachsenwald und über den Ort Büchen gelegt. Auf ihrer gesamten Länge weist die Strecke nur wenige Neigungen über 1:1000 und keine Bogenhalbmesser unter 1250 m auf. Nach der kurzen Bauzeit von nur zweieinhalb Jahren wurde der erste Teilabschnitt Berlin–Boizenburg am 15. Oktober 1846 eröffnet, die Gesamtstrecke mit der Länge von 271,3 km dann am 15. Dezember 1846. Bis 1866 erfolgte ihr zweigleisiger Ausbau.

Wegen ihrer geringen Neigungen und ihrer großen Bogenhalbmesser bot sich die Strecke geradezu für hohe Geschwindigkeiten der planmäßigen Züge und für Versuchsfahrten an. So durcheilte der seit dem 15. Mai 1933 als FDt 1 und FDt 2 verkehrende Schnelltriebwagen „Fliegender Hamburger" die 287 Kilometer zwischen



Schnelltriebwagen Bauart Leipzig, gebaut 1936

Berlin Lehrter Bahnhof und Hamburg Altona fahrplanmäßig in 2 Stunden 18 Minuten, d. h. mit einer Reisegeschwindigkeit von 124,8 km/h. Am 17. Februar 1936 erreichte hier einer der dreiteiligen Dieselschnelltriebwagen der Bauart Leipzig als Serienfahrzeug die Spitzengeschwindigkeit von 205 km/h und am 11. Mai 1936 die Dampflokomotive 05 002 mit einem 197-Tonnen-Zug 200,4 km/h.

Größere Brücken oder andere Kunstbauten hat die Strecke nicht aufzuweisen, aber durch die Architektur ihrer heute noch größtenteils aus der Mitte des vorigen Jahrhunderts beim Streckenbau entstandenen Empfangsgebäude ist sie allein schon eine Reise wert. Das Empfangsgebäude des Bahnhofs Neustadt (Dosse), 1846 eingeweiht (↗ S. 137), 1874 mit einigen Veränderungen versehen, ist als spätklassizistischer zweigeschossiger Putzbau mit seinen zwei schwach vorgezogenen Risaliten und Medaillon-Reliefs am Hauptgesims für den „Bahnhofsstil" der Berlin-Hamburger Strecke typisch. Das schlichtere Empfangsbebäude des Bahnhofs in Glöwen, gleichfalls 1864 eingeweiht, hat gleiche Gestaltungselemente – mit flachem Quaderputz überzogene Fassaden und gleich ausgeführte Türen und Fenster – wie das Empfangsgebäude in Wittenberge. Der Bahnhof Wittenberge weist eines der besterhaltenen Empfangsgebäude jenes Baustils in der DDR auf. An den dreiteiligen Bau mit langen Seitenflügeln, deren flache Dreieckgiebel den Gleisen zugewandt sind, wurden später an der Nordseite gleichgestaltete Anbauten hinzugefügt; besonders ausgeprägt ist das stark profilierte Trauf-Konsolgesims am alten Teil des Empfangsgebäudes.

Obwohl der Bahnhof Karstädt erst sieben Jahre nach Eröffnung der Strecke in Betrieb genommen wurde, unterscheidet sich sein später gebautes Empfangsgebäude nicht wesentlich von denen der anderen Bahnhöfe.

In klassizistischer Schlichtheit zeigt sich auch das Empfangsgebäude des Bahnhofs Ludwigslust. Gestaltungsmittel sind hier die Eckrisalite, dazwischen an der Gleisseite höhere Obergeschoßfenster und Pilaster. Wie diese Bahnhöfe wurde auch das spätklassizistische Empfangsgebäude in Hagenow-Land vor einigen Jahren restauriert und fügt sich in die Reihe der architektonischen Denkmale dieser Strecke ein.

Halle–Erfurt–Eisenach

(Strecken D3, D8, D16)

Nachdem die Städte Berlin, Magdeburg, Leipzig, Dresden und Halle Eisenbahnverbindungen erhalten hatten, erwachte in den thüringischen Ländern großes Interesse, eine Strecke in Richtung Westen durch ihre Gebiete zu führen. Von preußischer Seite bevorzugte man Pläne, die unter Umgehung des in den thüringischen Ländern bestehenden Postmonopols von Thurn und Taxis eine Eisenbahnlinie von Halle über Mühlhausen nach Kassel durch ausschließlich preußisches Gebiet vorsahen. Besonders dem Erfurter Oberbürgermeister Wagner lag die weitere wirtschaftliche Entwicklung Erfurts und der Städtekette von Weißenfels über Naumburg, Apolda, Weimar, Gotha und Eisenach nahe. Auch Friedrich List setzte sich in der Öffentlichkeit und bei den thüringerischen Herrscherhäusern für den Eisenbahnbau durch Thüringen ein und erreichte, daß sich die Länder Sachsen-Weimar, Sachsen-Meiningen und Sachsen-Coburg-Gotha 1840 zum „Thüringischen Eisenbahnverein" zusammenschlossen. Alle geplanten Linien hatten – von Halle ausgehend – Kassel als Endpunkt und sollten entweder über Nordhausen, über Mühlhausen oder über Erfurt–Eisenach führen. Im April 1841 schließlich entschied sich das Preußische Staatsministerium für die Linienfüh-



Auch heute überqueren Züge unterhalb der Rudelsburg die Saale

rung über Halle–Weißenfels–Apolda–Weimar–Erfurt–Gotha–Eisenach.

Am 3. August 1844 konstituierte sich die „Thüringische Eisenbahn-Gesellschaft", und im Oktober 1844 begannen an mehreren Orten zugleich die Bauarbeiten mit bis zu 15000 Arbeitern. So konnten die Streckenabschnitte zwischen Halle und Weißenfels am 20. Juni 1846 und bis Weimar am 19. Dezember 1846 eröffnet werden. Von Weimar nach Erfurt fuhr die erste Bahn am 1. April 1847, bis Gotha am 10. Mai 1847 und bis Eisenach am 24. Juni 1847. Der Abschnitt zwischen Eisenach und Gerstungen ging am 25. September 1849 in Betrieb, womit diese als Stammbahn bezeichnete Strecke der Thüringischen Eisenbahn eine Gesamtlänge von 190 km erreichte.

Der Bau der Strecke erforderte zwar keine so großen Brücken und keinen Tunnel wie der Bau der Leipzig-Dresdner Eisenbahn, wegen des gebirgigen Geländes mit vielen Wasserläufen und tiefen Tälern mußten aber zahlreiche Kunstbauten, Dämme und Einschnitte errichtet werden, wie sie in diesem Umfange bis dahin noch bei keiner Bahn notwendig gewesen waren. Südlich von Halle waren die Weiße Elster und die Saale, zwischen Weißenfels und Großheringen die Saale insgesamt achtmal zu überqueren, bei Bad Kösen mußten Felspartien abgetragen werden, damit sich die Trasse bogenreich an den schroffen Wänden entlang der Saale aufwärts winden konnte, Apolda ließ sich nur auf dem 20 m hohen Damm und einem ebenso hohen Viadukt „überschreiten". Bis Weimar mußte die Ilm sechsmal überbrückt werden, zwischen Weimar und Erfurt waren tiefe Einschnitte anzulegen.

Die Saale- und Ilmbrücken zwischen Halle und Weimar sowie der Viadukt in Apolda stammen noch aus dem Jahre 1846. Lediglich ihre Fahrbahnwannen wurden teilweise erneuert, um die immer größer gewordenen Lasten aufnehmen zu können und die Bauwerke vor Wasserschäden zu bewahren.

Die Empfangsgebäude der Bahnhöfe erfuhren mehr oder weniger große Umbauten und Veränderungen. Das seinerzeit wohl eindrucksvollste Gebäude war das des Bahnhofs Erfurt von 1847/48. Es existiert noch und ist seit 1893 Sitz der Eisenbahndirektion Erfurt. August Mons, erster Betriebsdirektor und Oberingenieur der Thüringischen Eisenbahn, gab ihm im Blick auf die mittelalterlichen Bauten Erfurts gotisierende Formen mit Zinnen- und Türmchenbewehrung, und der Bau erhielt als asymmetrischen Akzent den hoch aufragenden Uhrturm.



Ausbau der Schienenwege

Das Netz der Eisenbahnen in den europäischen Ländern begann sich bis zur Jahrhundertmitte zu verdichten – und es führte sogar über deren Grenzen hinaus. Industrialisierung und Kapitalbildung, das Verlangen nach schnellen und leistungsfähigen Verbindungen zwischen Städten, Märkten und Produktionsplätzen, ebenso die Suche nach günstiger Kapitalanlage trieben gleichermaßen den Bau der Schienenwege wie die Entwicklung der Fahrzeuge voran. Die bürgerliche Revolution senkte das „Eisenbahnfieber" nicht, und selbst Kriege – wie der Deutsch-Französische von 1870/71 – hinderten den Eisenbahnbau wenig, vielmehr förderten sie sogar den Ausbau der Schienenwege. Der strategische Rang der Eisenbahn war erkannt: Sie gestattete rasche Truppenbewegungen auf Strekken, welche nach der Generalstabsplanung schon seit den sechziger Jahren zwischen den großen preußischen Festungsstädten und Militärstützpunkten im Entstehen waren.

Der Eisenbahn brachten jene Nachkriegsjahre den ersten „Generationswechsel" in der Technik. Seit 1870 fuhr sie in den deutschen Landen nach einheitlicher Zeit. 1872 wurde das Blocksystem auf deutschen Strecken eingeführt. Wenn auch Bismarcks Versuch, die Eisenbahnhoheit der Länder auf das Reich zu übertragen, 1873 scheiterte, stellte er doch die Weichen zur Einführung des Staatsbahnsystems zumindest in Preußen, wo es 1879 bestätigt wurde.

1875 war eine für alle deutschen Eisenbahnen geltende Signalordnung eingeführt worden – ein wichtiger Schritt auf ein einheitliches deutsches Eisenbahnsystem zu. Der Schweizer Anatole Mallet konstruierte 1876 eine Verbunddampflokomotive, und Werner von Siemens stellte 1879 auf der Berliner Gewerbeausstellung die erste verwendbare elektrische „Lokomotive" vor – ein winzig anmutendes Gerät von erstaunlicher Kraft war dieser Motor auf Rädern. Seit 1880 verkehrten auf deutschen Schienenwegen Schlaf- und Speisewagen. Die Berliner Stadtbahn – als Verbindungsbahn quer durch die Großstadt auf Bogen- und Brückenkonstruktionen erbaut – nahm am 7. Februar 1882 den 20-Minuten-Verkehr der Züge auf und steigerte ihn bis 1892 zum dreiminütigen Zugabstand. Das Verbundsystem der Dampflokomotive „erweiterte" der französische Konstrukteur Alfred de Glehn: Er baute 1886 die erste Vierzylinder-Verbundlokomotive, Vorläufer der großen und schnellen Maschinen; zwei Jahre danach vollendete Wilhelm Schmidt in Kassel die Heißdampf-



lokomotive. 1887 war in der Maschinenfabrik Esslingen ein Verbrennungsmotor als Antriebsaggregat in einem Triebwagen erprobt worden, genau zehn Jahre, bevor Rudolf Diesel den nach ihm benannten Motor vorstellte.

Das vorige Jahrhundert noch sah die ersten elektrischen Schnellfahrversuche. 1899 erreichten zwei eigens für diesen Zweck konstruierte Triebwagen auf der damaligen Militäreisenbahnstrecke zwischen Marienfelde und Zossen Geschwindigkeiten von über 200 km/h, die Spitzengeschwindigkeit lag bei genau 210,2 km/h. Durchgangswagen-Schnellzüge – 1892 erstmals auf Strecken in Preußen –, Zahnrad-Kraftübertragung auf Gebirgsstrecken, die großen „Centralbahnhöfe“ und Anschluß an Dampfer über die Ostsee zwischen Warnemünde und dem dänischen Gedser – all dies gab den deutschen Eisenbahnen noch im vergangenen Jahrhundert eine erste Vollendung. Aber auch das brachte noch das 19. Jh.: Nach den „Gründerjahren“ des kapitalistischen Industrieaufschwunges folgten die Krisenjahre, und sie erfaßten in besonderem Maße auch die Eisenbahn. Spekulationen beim Bau der privatgesellschaftlichen Strecken hatten deren Niedergang und Konkurs zur Folge. Die Verstaatlichung der Unternehmen blieb einziger Ausweg. In Preußen erlangte seit den sechziger Jahren der Staat fast alle Anteile an den Eisenbahnen, so daß sich hier lediglich die drei großen Gesellschaften der Berlin-Hamburger, der Magdeburg-Halberstädter und der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn wirtschaftlich selbständig hielten. In Sachsen war 1886 nahezu das gesamte Streckennetz verstaatlicht.

Die militärische Niederlage Deutschlands im ersten Weltkrieg 1914/18 blieb auch für die Eisenbahn nicht ohne Folgen: große Bestände des Fahrzeugparks mußten als Entschädigung an die Siegermächte abgegeben werden.

Am 1.4. 1920 wurden die acht deutschen Ländereisenbahnen in Staatseigentum überführt und als Deutsche Reichsbahn dem damaligen Reichsverkehrsministerium zugeordnet. Seit 1924 wurde die Reichsbahn zu einem selbständig wirtschaftenden Unternehmen umgebildet und trug nun den Namen Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. 1937 aufgelöst, wurde die Eisenbahn wiederum dem Reichsverkehrsministerium unterstellt und mußte erneut als Transportmittel für Truppen und Kriegsgerät herhalten. Der zweite Weltkrieg brachte ihr die schwersten Verluste und Zerstörungen in der bis dahin einhundertjährigen Geschichte.

Mit der Bildung der Deutschen Reichsbahn setzte seit 1922 ein zweiter technischer Erneue-

rungsvorgang ein. Im „Vereinheitlichungsbüro für Reichsbahnlokomotiven" erarbeitete man Entwürfe für Neubau-Fahrzeuge; es entstanden neben Wagen für den Reise- und den Güterverkehr die berühmt gewordenen Dampflokomotiven der Baureihen 01 und 03 für den Schnellzug- oder 41, 44, 84 und 85 für den schnellen und schweren Güterzugverkehr – um nur die markantesten Vertreter der neuen Generation von Triebfahrzeugen zu erwähnen. Elektrische und Dieseltriebwagen, Elektrolokomotiven und der legendär gewordene Versuchstriebwagen mit Flugzeugmotor von Kruckenberg – der sogenannte „Schienenzepp" – gehörten zu den Sehenswürdigkeiten der dreißiger Jahre auf den Reichsbahn-Gleisen. Der „Fliegende Hamburger" eröffnete 1933 gleichsam den Städte-Schnellverkehr, die ihm folgenden Dieseltriebzüge erreichten Spitzengeschwindigkeiten von über 200 km/h. Analog britischen, französischen oder belgischen Expreßzügen und Lokomotiven erprobte auch die Deutsche Reichsbahn stromlinienförmig verkleidete Lokomotiven und Züge wie den berühmt gewordenen Henschel-Wegmann-Zug. Mit der eigens dafür konstruierten 2'C2'h2-Tenderlokomotive verkehrte er zwischen Berlin und Dresden mit einer Geschwindigkeit von durchschnittlich 160 km/h.

Menschen und die Eisenbahn

Zunächst standen die Menschen der Eisenbahn keineswegs freundlich gegenüber. Nur wenige weitblickende Unternehmer, Politiker und Techniker ahnten den Fortschritt, den der Schienenweg und die Dampfkraft als Ergebnis der technischen Revolution des frühen 19. Jh. nun auch dem industriellen Ausbau bringen sollten. Die Mehrheit fürchtete sogar den „Dampfwagen". Ärzte warnten vor seiner Benutzung, da das Gehirn Schaden nehme ob der schnellen Vorwärtsbewegung, und die Augen würden die Vielfalt der zu rasch wechselnden Eindrücke nicht verarbeiten können. Das „feuerspeiende Ungeheuer" bedeute ein Bündnis mit den höllischen Mächten, riefen Priester von ihren Kanzeln. Ihre Fel-

Lokomotive „HEGEL" im Verkehrsmuseum Dresden, spätere 98 7056 der Deutschen Reichsbahn



der würden zerschnitten und ihre Früchte vergiftet, behaupteten die Grundbesitzer, und der Adel fürchtete um seine Privilegien, wenn sich der „gemeine Mann" hin und her bewegen könne, wie es ihm beliebe. Der „kleine Mann" traute bei so viel Warnung dem Neuen auch nicht recht. Kanaleigner, Schiffsbesitzer und Fuhrleute dachten schon handfester und sahen in dem Schienenweg und seinen Fahrzeugen eine Konkurrenz für ihre Transportunternehmen. Stadtväter und Dorfherren verweigerten den Eisenbahnerbauern vielfach den Zugang zu ihren Siedlungen – die ersten Bahnhöfe blieben also außerhalb der Stadtmauern und Dorfgrenzen.

Ungeachtet all dessen entwickelte sich die Eisenbahn in nicht einmal zwei Jahrzehnten, denn vor allem das Unternehmer-Bürgertum – im Besitz von Produktionsmitteln und Geld – suchte nach neuen leistungsfähigen Transportmitteln und -wegen. Folgerichtig wurden auch die Gewerbezentren Nürnberg und Leipzig die Ausgangspunkte der ersten deutschen Schienenwege. An ihnen ergriff das Volk die Gelegenheit und bestieg die noch recht unbequemen Waggons. Die Zeit der Postkutsche war vorüber.

Eisenbahn- und Aktiengesellschaften schossen aus dem Boden. Nicht alle vermochten die oft genug ohne jede technische Kenntnis und mit wenig wirtschaftlicher Erfahrung begonnenen neuen Bauvorhaben zu bewältigen oder zu überstehen: Man hatte den Eisenbahnbau unterschätzt, und die finanziellen Mittel erschöpften sich nicht selten, ehe überhaupt die Schienen gelegt werden konnten oder die ersten Züge fuhren. Dennoch dauerte das „Eisenbahnfieber" fast bis zum Jahrhundertende an. Legendär wurden nicht nur die ersten großen Strecken über Gebirge und Flüsse, Tunnelbauten oder transkontinentale Streckenbauvorhaben. Ebenso machten Spekulanten wie der deutsche „Eisenbahnkönig" Strousberg Geschichte, der seit 1861 Eisenbahnaktien in seinem Besitz angehäuft und zahlreiche Privatbahn-Unternehmungen finanziert hatte. Am Ende ging er mit seinen internationalen Geschäften und Geschäftigkeiten schließlich doch bankrott.

Menschen und Eisenbahn – wieviel Schöpferkraft fand im Schienenweg ihren Niederschlag. Dieser selbst hatte ja kein Vorbild, das man unmittelbar hätte übernehmen können. Er mußte vielmehr aus den Urbildern von Grubenbahnen sowie aus Materialexperimenten mit Eisen und Stahl, Steinblöcken und hölzernen Schwellen, Sand und Schotter zum tragenden Element entwickelt werden. Die erste deutsche Dampflokomotive nach Johann Andreas Schuberts Entwurf entstand in der Maschinenfabrik Uebigau noch vor Fertigstellung der ersten deutschen Fernstrecke Leipzig–Dresden. 1841 baute man bei Maffei in München bereits eine Maschine, die 59 km/h erreichte. Ein Jahr darauf gab es in England das erste Kursbuch, und 1844 hatten Amerikaner bereits eine viergekuppelte Dampflokomotive konstruiert. 1849 führte die Hannoversche Eisenbahn den Morsetelegraphen ein, und der Maschinenbaumeister Heusinger von Waldegg erfand die nach ihm benannte „Heusinger-Steuerung" der Dampflokomotiven.

Neue Brücken wurden notwendig, um die Schienenwege über Flüsse und Täler hinwegzuführen: Bauwerke, die weit höhere Belastungen aufzunehmen im Stande sein mußten als bisher auf Brücken gebracht worden waren. 1839 entstand noch aus Holz die Elbbrücke bei Riesa, in Wurzen mußte das Leipzig-Dresdner Gleis über die Mulde geführt werden. Göltzschtal- und Elstertalbrücke wurden zu eisenbahngeschichtlichen Monumenten: Nach Vorbildern der römischen Aquädukte baukünstlerisch gestaltet, tragen sie schon über anderthalb Jahrhunderte selbst schwersten Zugverkehr. Ihr Schöpfer war gleichfalls der Dresdner Johann Andreas Schubert. Zu den frühen Eisenbahnbrücken zählte auch die 1848 eingeweihte und über die Elbe in Magdeburg führende. Robert Stephenson baute in England 1850 die erste Hohlträger-Eisenbrücke für einen Schienenweg über die Menai-Meerstraße, und im gleichen Jahr trug das erste Eisenbahntrajekt einen Wagenzug über den Firth-of-Forth nach Schottland.

Bissel erfand 1857 die nach ihm benannte Deichselachse, und 1857 lieferte die Berliner Firma Borsig die tausendste Lokomotive aus – zwei Jahrzehnte nach dem Bau der ersten deutschen Ferneisenbahn!

Und der Benutzer der Züge? Längst hatte er die anfänglichen Bedenken beiseite gelegt und alle Befürchtungen vergessen. Zwei Jahrzehnte nach dem ersten deutschen Eisenbahn-Fahrversuch konnte er durchgehend von Köln nach Berlin, von Dresden nach Hamburg oder von Stettin nach München reisen. Zollschranken fielen, und man einigte sich über durchgängige Tarife, wenn auch jene Reisen beileibe nicht glatt vonstatten gingen. So blieben Wechsel von Station zu Station in großen Städten noch immer problematisch, Gepäcktransporte verliefen – liest man historische Reiseberichte – nicht selten beschwerlich. Der Reisende mußte sich nicht nur um die Abfertigung selbst kümmern, auch die Übergangstransporte verhalfen ihm zu manch unliebsamer Überraschung, wenn die Droschkenkutscher ihre Macht gegenüber dem Eisenbahnkonkurrenten ausspielten. Leiden wir nicht heute noch unter den „Erstplazierungen" von Bahnhöfen und der Zersplitterung des Eisenbahngefüges in großen Städten, die nicht über einen Zentralbahnhof verfügen, wie ihn die siebziger bis neunziger Jahre vierlerorts als Ergebnis neuer verkehrstechnischer Erkenntnisse brachten. So verfügen auch heute London, Paris oder Moskau nicht über einen eigentlichen Hauptbahnhof. Leipzig erhielt 1915 den ersten deutschen Großbahnhof von Weltrang, nachdem im 19. Jh. schon die „Centralstationen" in Frankfurt/Main, Dresden, München oder Köln entstanden waren.

Wie haben sich doch in 150 Jahren Eisenbahngeschichte Reiseerlebnisse und Reisegewohnheiten geändert! Wie beinahe gleichartig blieb andererseits manches, obgleich wir nicht mehr in Dampfwolken gehüllt durch die Lande gezo-



Leipziger Hauptbahnhof während der Leipziger Frühjahrsmesse

gen werden, sondern nahezu lautlos den schnellen elektrischen Maschinen im Wagenzuge folgen. Der Bahnhof ist wie eh und je Ausgangs- und Endpunkt der Fahrt. Ob er seine historische Gestalt zu dieser ursprünglichen Funktion bewahrt hat oder völlig neue Formen erhielt: Man geht durch seinen Empfangsbau zum Bahnsteig, um hier den Zug zu besteigen. Verschwunden sind indes Bahnsteigsperren. Elektronische Fahrkartenautomaten rechnen in wenigen Sekunden Streckenkilometer und Tarif in Fahrpreise um, vermitteln Platzreservierungen oder buchen Betten in Schlafwagen – das ist neu.

Traditionell blieb vieles am und im Zug: Nehmen wir die Wagenkupplungen und die Puffer, noch sind sie der Mittelpufferkupplung nicht gewichen. Oder das Abteil – seinen Ursprung hat es in der Postkutsche; hier saßen sich die wenigen Reisenden in gleicher Weise auf den Sitzbänken gegenüber. Tatsächlich bestanden ja die ersten Eisenbahn-Personenwagen aus Postkutschenkästen oder Aufbauten, die diesen nachgestaltet waren. Und dabei blieb es im Prinzip bis heute – viele, auch die ganz neuen Reisezugwagen, haben jene kutschenartige Abteil-Aufteilung – obwohl sich ihre Gestalt wandelte, ihre Sitze bequemer wurden, ihr Inneres elektrisch beleuchtet und klimatisiert ist. Mit dem Bau von Großraum-Durchgangswagen wird ein neues Reisegefühl und Reiseverhalten geprägt. Personenwagen der Einheitsbauart aus den endzwanziger und dreißiger Jahren bildeten dafür eine Art experimentelle Vorstufe mit ihren übersichtlichen, wenn auch nicht besonders anheimelnden Innenräumen. Die Abteil-Isolation des Fahrgastes wird in diesen neuen Wagentypen aufgehoben, alles – sowohl das Wageninnere als auch die von der Bahn durchfahrene Landschaft – werden überschaubar, man reist nun „nach beiden Seiten" und nicht mehr nur aus dem Abteilfenster.

Zum Traditionellen gehört auch der Speisewagen; seine Historie ist eng mit der des Schlafwagens verbunden. Als erste richteten die Nordamerikaner einige Wagen in den Nachtzügen der transkontinentalen Strecken so ein, daß die Passagiere auf Liegen ruhen konnten. Teils trennten Vorhänge die Bettkojen voneinander, teils wurden die Sitze einfach zu Liegen umgeklappt. Der Kunsttischler George Mortimer Pullman hatte 1859 einen ersten derartigen Wagen eingerichtet, und dem großen Erfolg bei den



Internationaler Reisezug mit MITROPA-Speisewagen am Abzweig Glasower Damm

Reisenden mußte einfach die Serienfertigung entsprechen. Pullman verlieh mit seinen Wagenausstattungen den entsprechenden Fahrzeugen einen Namen, der identisch wurde mit Bequemlichkeit und Luxus auf Schienen: Pullmanwagen. 1867 baute Pullman den ersten Speisewagen. In Europa hatten der Österreicher Hernalser und der Belgier Nagelmackers ähnliche Wagenausstattungen mit Liegesitzen und Speisetischen anfertigen lassen und begründeten damit eine eigene Entwicklung von Schlaf- und Speisewagen seit den siebziger Jahren des vorigen Jahrhunderts. Bei den deutschen Eisenbahnen wählte man zur Beköstigung der Reisenden auf den noch kurzen Strecken die Bahnhofs-Restaurationen als Versorgungsstätten. Findige Gastwirte schickten bald ihr Personal mit einer Ausstattung an Speisen und Getränken auf Reiseabschnitte im Zuge mit. Dann stellte man Wagengarnituren aus einem sogenannten Küchen- und einem Abteilwagen zusammen, um auch während der Fahrt Speisen bereiten zu können – nur mußte der eßwillige Reisende bis zum Stationsaufenthalt warten, denn erst hier konnte er in den „Esswagen" gelangen. Mit der Einführung des Durchgangswagens wurde der Übergang von einem Wagen zum anderen während der Fahrt möglich. 1917 kam es schließlich neben den bereits länger bestehenden Schlaf- und Speisewagenfirmen europäischer Bahnen und der Internationalen Schlaf- und Speisewagengesellschaft ISG zur Bildung der ersten deutschen Gesellschaft: der Mitteleuropäischen Schlafwagen- und Speisewagen-Aktiengesellschaft – kurz MITROPA. In ihren heutigen modernen Speise- und Buffetwagen nehmen wir auf bequeme oder rasche Weise Getränke und Speisen im Fahren zu uns, und auf vielen internationalen Strecken findet man gleichfalls MITROPA-Schlafwagen modernster Ausführung.

Was ist aber für den Menschen während der Eisenbahnreise eigentlich neu bei so viel Traditionellem? Wir deuteten schon an, welche Veränderungen die neuen Großraum-Wagen, die Elektronik und elektrischer Zugbetrieb für das Reisen mit sich bringen. Gleisbau, eine neue Signal- und Sicherungstechnik, andere Wagenkonstruktionen werden sichtbar, auch das völlig veränderte Bild der Lokomotive. Zum „Unsichtbaren" für den Reisenden zählen die elektroni-



Traditionsfahrt mit historischer Dampflokomotive 86 001 im Raum Nossen

sche Verkehrslenkung, die Fahrplangestaltung; zum neuen Angebot der Eisenbahn gehören der Containerverkehr und Roll-on-roll-off-Transporte von Nutzfahrzeugen sowie Auto-Reisezüge. Aber auch hier schließt sich der Kreis zur Geschichte der Eisenbahn: Am Beginn der Eisenbahnepoche hievte man mit Kranen Kutschenkästen auf Rollwagen, um sie per Schiene weiterzubefördern, belud Waggons mit Riesenkisten und Fässern, in welchen das Transportgut verschlossen blieb. Selbst der Doppelstockwagen hat seine Ahnen im vorigen Jahrhundert, als erstmals die Engländer ihre Sonntagszüge zu den Londoner Vororten mit Plattformen auf den Dächern und Kastenaufbauten für billige Wagenklassen versahen.

Alt und doch neu ist heute vieles rechts und links der Strecken. Neu ist indes, wie bewußt und umfassend die Menschen viel Traditionelles – neben historischen Bauwerken nun auch die Eisenbahn – bewahren und als Geschichtszeugnisse bewundern. Eine beachtliche Zahl von Bahnhofsbauten, von Brücken stehen unter Denkmalschutz, die „berühmten" der Dampflokomotiven, historische Elektrolokomotiven und Wagen sind Museumsgut, das aber nicht nur auf dem Abstellgleis bestaunt werden kann, denn oft sind historische Fahrzeuge sogar noch im Einsatz. Die Deutsche Reichsbahn führt – wie auch andere europäische Bahnen – Traditionsfahrten durch. Dabei haben die vielen Eisenbahnfreunde nicht nur Erinnerungserlebnisse. Vielmehr verlebendigt sich in den einsetzbaren Dampfloks, im historischen Wagenpark ein Stück Geschichte der Technik, ohne deren Erkennen und Kenntnis wir manch Neuem zwar

Traditionszug der Deutschen Reichsbahn während einer Sonderfahrt nach Tiefensee im S-Bahnhof Springpfuhl in Berlin





Schmalspurbahn im Eisenbahnmuseum Oberrittersgrün

selbstverständlich, aber doch beziehungsärmer gegenüberstehen würden. Besonders auch die dampfbetriebenen Schmalspurstrecken der Deutschen Reichsbahn bilden so ein Verbindungsglied von der Geschichte zur Gegenwart unserer Eisenbahn, und ihre Traditionszüge lokken Tausende Fahrlustige an. Nicht anders der Museumsbahnhof Oberrittersgrün unterhalb des Erzgebirgskammes. Er entstand auf Initiative von Eisenbahnern und Freunden der Schmalspurbahn, die seit 1889 zu dem 650 m hoch gelegenen Bahnhof führte, 1971 jedoch stillgelegt werden mußte. Bahnhofsanlagen und Schienenfahrzeuge werden hier von vielen Besuchern immer wieder im Bild festgehalten.

Tradition ist bei der Eisenbahn eine lebendige Sache, und die Eisenbahner halten sie mit Berufsstolz und Geschichtsbewußtsein hoch. So bietet die Bahn – nicht nur auf ihren Traditionsstrecken – ein anschauliches Geschichtsbild dar für jeden, der mit offenen Augen und hellem Sinn Fahrgast ist.

Das Eisenbahnwesen in der DDR

Die Eisenbahn ist im Verkehrswesen der DDR der bedeutendste Verkehrsträger. Als staatliches Verkehrsunternehmen des öffentlichen Eisenbahnverkehrs fungiert die Deutsche Reichsbahn (DR). Sie wird unmittelbar vom Ministerium für Verkehrswesen zentral geleitet und ist organisatorisch nach dem Produktions-Territorial-Prinzip gegliedert. Der Minister für Verkehrswesen ist zugleich Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn. Nach dem Produktionsprinzip ist sie in die Bereiche Eisenbahntransport, Fahrzeugausbesserung und Eisenbahnbau unterteilt, nach territorialen Verhältnissen in die acht Reichsbahndirektions-(Rbd-)Bezirke Berlin, Cottbus, Dresden, Erfurt, Greifswald, Halle, Magdeburg und Schwerin, diese wiederum gliedern sich in 26 Reichsbahnamtsbezirke mit den ihnen untergeordneten Dienststellen.

Die hochentwickelte Volkswirtschaft, der hohe Lebensstandard der Bevölkerung und die zentrale Lage der DDR in Mitteleuropa stellen an die Leistungsfähigkeit der Deutschen Reichsbahn – mit ihren etwa 240 000 Beschäftigten und durch die Ausdehnung über das ganze Land ist sie der größte Betrieb in der DDR – hohe Anforderungen. Diesen wird die Deutsche Reichsbahn durch ein gut ausgebautes Streckennetz mit großer Durchlaßfähigkeit, hoher Netz- und Stationsdichte sowie der zentralen Leitung der Transportprozesse als Grundvoraussetzungen gerecht.

Streckennetz

Die Deutsche Reichsbahn betreibt ein **Streckennetz** mit einer Betriebslänge von etwa 14 000 km, davon – entsprechend den bautechnischen Merkmalen der Strecken – etwa 7600 km Hauptbahnen und etwa 6400 km Nebenbahnen. Bezo-

gen auf die Fläche der DDR ergibt sich daraus eine **Netzdichte** von 13,1 km Eisenbahnstrecke je 100 Quadratkilometer. Damit hat die DDR hinter Belgien das zweitdichteste Eisenbahnnetz aller europäischen Länder.

Die Häufigkeit der Zugangsstellen zum Streckennetz für den Eisenbahn-Personen- und -Güterverkehr kennzeichnet den Grad der Erschließung und wird mit dem Begriff **Stationsdichte** bezeichnet. Mit etwa vier Stationen je 100 Quadratkilometer weist das Netz der Deutschen Reichsbahn eine vergleichsweise hohe Stationsdichte auf. Es gibt in der DDR keine Gemeinde mit über 1000 Einwohnern, die mehr als 15 km von einem Bahnhof oder Haltepunkt der Eisenbahn entfernt liegt.

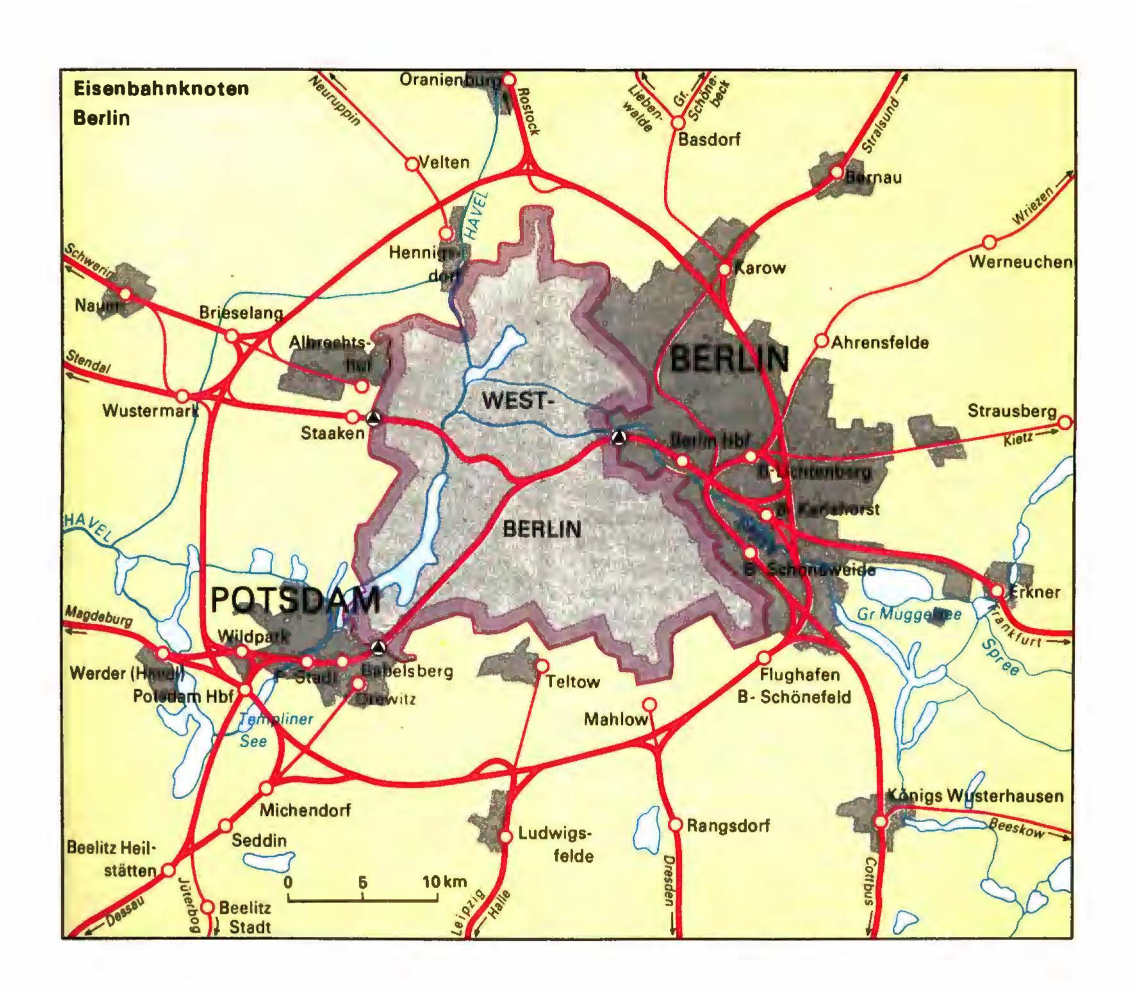
Die **Hauptbahnstrecken** sind die wichtigsten Strecken für den Eisenbahntransport. Sie verbinden Berlin mit weiteren politischen und ökonomischen Zentren sowie diese untereinander und stellen über die Grenzbahnhöfe die Verbindungen zu den Hauptbahnen der benachbarten ausländischen Eisenbahnen her.

Die im Schienennetz der Deutschen Reichsbahn am stärksten belasteten Hauptbahnstrecken werden als ***Magistralen*** bezeichnet. Zu ihnen gehören die Strecken:

Berliner Außenring,
Berlin–Neustrelitz–Rostock/Stralsund,
Berlin–Pasewalk–Stralsund–Saßnitz,
Berlin–Elsterwerda–Dresden–Bad Schandau,
Berlin–Halle/Leipzig–Erfurt–Gerstungen,
Berlin–Frankfurt (Oder),
Berlin–Magdeburg–Marienborn.

Auf diesen Magistralen, die für eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h sowie 21 t Achsfahrmasse ausgelegt und zu 70 Prozent elektrifiziert sind, werden mehr als 80 Prozent der Beförderungsleistungen der Deutschen Reichsbahn erbracht. Das Hauptbahnnetz entspricht damit den Anforderungen, die sich aus der zentralen Lage des Eisenbahnnetzes der DDR in Mitteleuropa für schnelle und leistungsfähige Verbindungen im Binnen- und Transitverkehr für den Transport von Gütern und die Beförderung von Reisenden ergeben.

Die **Nebenbahnstrecken** ergänzen das Hauptbahnnetz. Sie können wichtige Hauptbahnstrecken quer miteinander verbinden, wie beispielsweise die Strecken Wismar–Rostock, Wittenberge–Neustrelitz oder Jüterbog–Belzig–Brandenburg–Rathenow–Neustadt (Dosse), oder als Stichbahnen Industriestandorte oder größere ländliche Siedlungen an die Hauptbahnstrecken anschließen, wie beispielsweise die Strecken



Bahnanlagen im Bahnhof Berlin-Lichtenberg

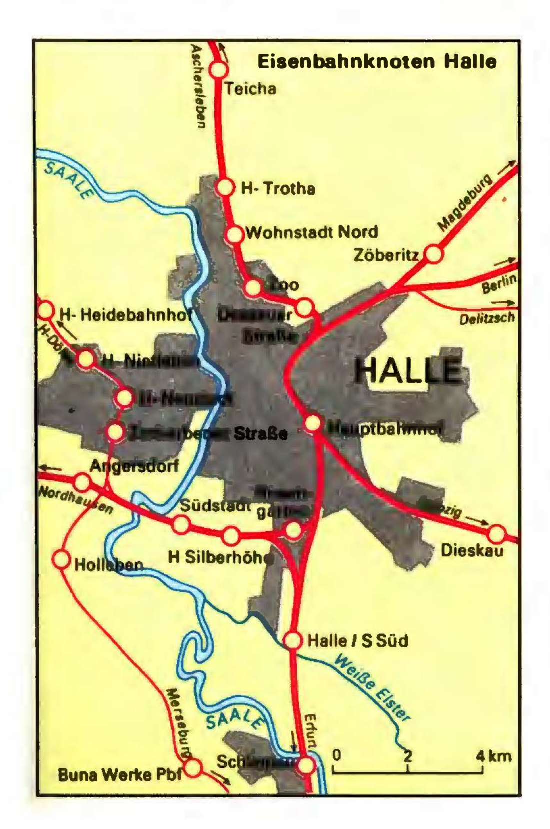
Angermünde–Schwedt (Oder), Blankenburg (Harz)–Königshütte oder Neustrelitz–Feldberg (Meckl). Eine besondere Art der Nebenbahnen sind die *Schmalspurbahnen*. Ihre Streckenlänge betrug 1985 ca. 300 km, das sind knapp 2 Prozent des gesamten Streckennetzes. Acht Schmalspurbahnstrecken, die landschaftlich besonders reizvolle Gebiete an der Ostseeküste, im Harz, im Erzgebirge und im Zittauer Gebirge erschließen und vor allem dem Tourismus dienen, bleiben als technische Denkmale erhalten.

Bis Ende Mai 1986 waren 2 600 km Eisenbahnstrecke elektrifiziert, womit der Anteil des elektrifizierten Eisenbahnnetzes 18,5 Prozent des gesamten DR-Streckennetzes beträgt.

An bestimmten Stellen im Eisenbahnstreckennetz kreuzen oder berühren sich mehrere Strekken und bilden Eisenbahnknoten. Nach der Größe, bezogen auf die Anzahl der sich in einem Punkt konzentrierenden Eisenbahnstrecken, nach der Bedeutung, bezogen auf die Mengen der zu transportierenden Güter und zu befördernden Personen, und nach dem Umfang der Leistungen im Eisenbahnverkehr und im Eisenbahnbetrieb unterscheidet man Zentralknoten, Hauptknoten 1. und 2. Ordnung und Nebenknoten. *Zentralknoten* sind die wichtigsten Eisenbahnknoten des nationalen Netzes. Im Eisen-



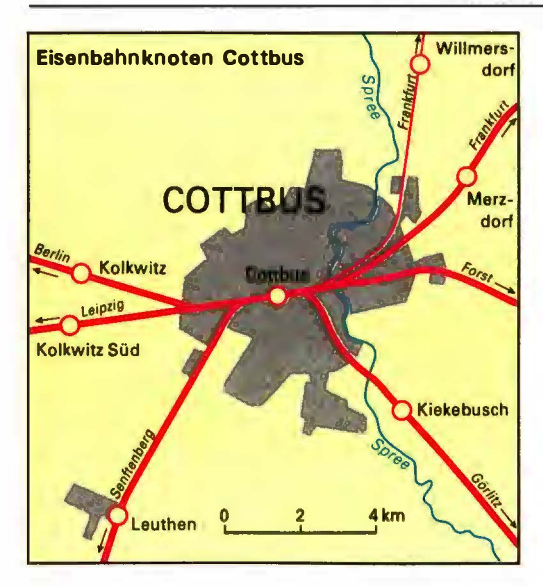
Vorfeld des Leipziger Hauptbahnhofs

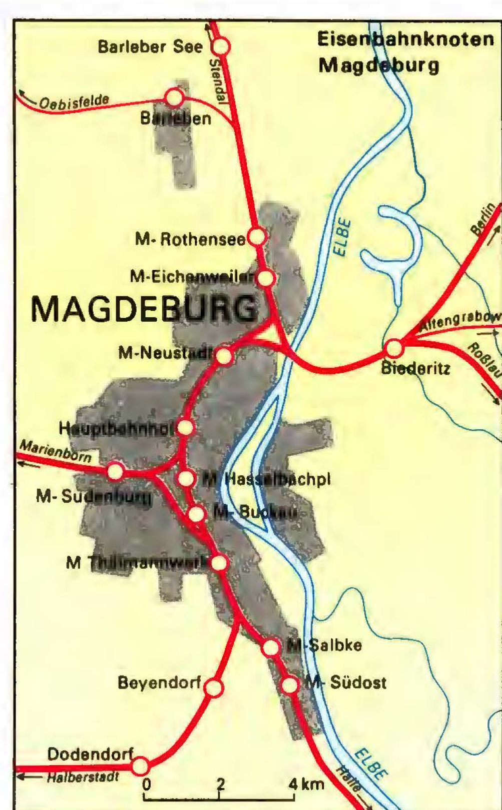


bahnstreckennetz der DDR gibt es zwei Zentralknoten: Berlin für den nördlichen und mittleren Teil mit 10 zusammenlaufenden Hauptbahn- und 4 Nebenbahnstrecken, Halle/Leipzig für den südlichen Teil mit 9 Hauptbahn- und 2 Nebenbahnstrecken. ***Hauptknoten*** haben als Sammel- und Verteilerknoten Bedeutung für einen Bezirk oder auch für mehrere Bezirke. Hauptknoten 1. Ordnung sind Rostock (↗ S. 35) im Norden, Cottbus und Magdeburg in den mittleren Bezirken, Erfurt (↗ S. 38), Dresden, Karl-Marx-Stadt (↗ S. 34) und Gera im Süden der DDR. Hauptknoten 2. Ordnung sind zum Beispiel Stralsund, Eberswalde, Zwickau und Riesa. ***Nebenknoten*** sind Punkte im Streckennetz, die als Kreuzungs- oder Abzweigpunkte regional oder örtlich begrenzte Aufgaben haben. Solche Knoten sind beispielsweise Neuruppin, Großheringen, Salzwedel.

Bahnhöfe, in der DDR gibt es etwa 3000, sind die Zugangsstellen zum Netz der Deutschen Reichsbahn für den Güter- und/oder Reiseverkehr mit verkehrlichen und betrieblichen Aufgaben. Zu den verkehrlichen Aufgaben eines Bahnhofs gehört die Abfertigung von Personen und Gütern, zu den betrieblichen Aufgaben die Behandlung von Eisenbahnwagen und Zügen.

Güterbahnhöfe dienen dem Stückgut- und dem Wagenladungsverkehr und haben Anlagen zum Be- und Entladen sowie zum Lagern von





Gütern. Im Netz der Deutschen Reichsbahn bestehen etwa 1600 Güterbahnhöfe, davon etwa 130 Stückgutknoten und 700 Wagenladungsknoten. Die nach Versand- bzw. Empfangsmengen bedeutendsten Güterbahnhöfe liegen in den industriellen Ballungszentren und sind beispielsweise Kombinate, Großbetriebe, Industriewerke und Häfen, in denen täglich große Mengen Güter ankommen bzw. abzufahren sind oder umgeschlagen werden. Sie haben meist eigene große nichtöffentliche Güterbahnhöfe, die durch Anschlußbahnen mit dem öffentlichen Eisenbahnnetz der Deutschen Reichsbahn verbunden sind. Große *Werkbahnhöfe* bestehen beispielsweise in Ziltendorf für das Eisenhüttenkombinat Ost Eisenhüttenstadt und in Stendell für das Petrolchemische Kombinat Schwedt. *Industriebahnhöfe* gibt es u. a. im Zementwerk Deuna und in Leuna für die Leuna-Werke „Walter Ulbricht" und *Hafenbahnhöfe* in Rostock Seehafen und in Wismar.

Eine spezielle Art der Güterbahnhöfe in betrieblicher Hinsicht sind die etwa 300 *Rangierbahnhöfe* (Tabelle 1). Sie haben die Aufgabe, Güterzüge zu bilden und aufzulösen. Die dazu notwendigen Anlagen, wie Einfahrgruppe, Ablaufberg mit Verteilzone, Richtungsgruppe, Ausfahrgruppe und Nachordnungsgruppe erfordern eine große flächenmäßige Ausdehnung, wobei sich die Länge oft über 3 bis 4 km erstrecken kann. Rangierbahnhöfe sind deshalb die flächenmäßig größten Bahnhöfe. Der leistungsfähigste Rangierbahnhof der Deutschen Reichsbahn ist der Bahnhof Dresden-Friedrichstadt. Er ist der wichtigste im Hauptknoten Dresden und hat eine günstige Lage im Schnittpunkt dreier bedeutender Hauptbahnstrecken, die sich ohne gegenseitige Behinderung in den Bahnhof einführen. Als erster Gefällebahnhof in Deutschland nahm der Rangierbahnhof Dresden-Friedrichstadt am 1. Mai 1894 den Betrieb auf. Seine Aufgaben liegen besonders in der Bildung und Auflösung von Güterzügen im grenzüberschrei-

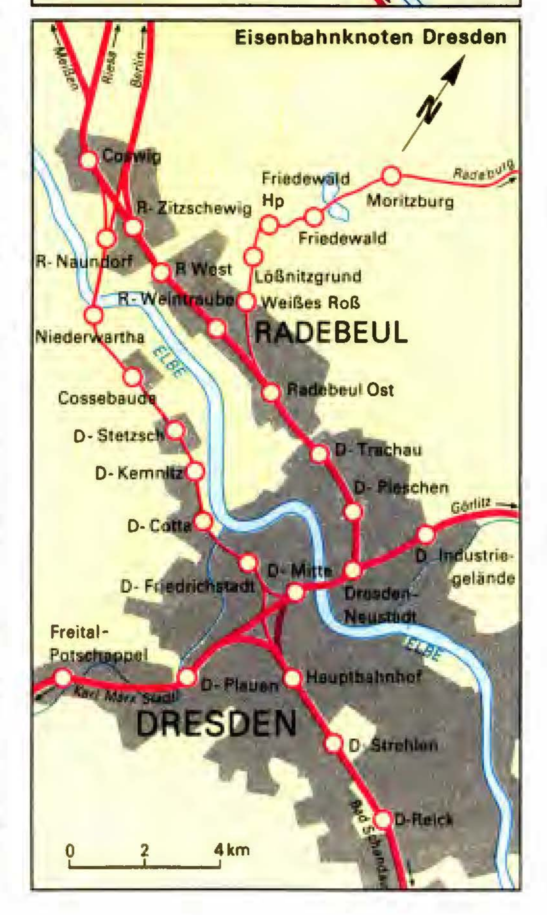


Tabelle 1

Rangierbahnhöfe der Deutschen Reichsbahn (Auswahl)

Rangierbahnhof	Reichsbahn-direktions-bezirk	Inbetrieb-nahme	Art nach Längsprofil	Anzahl der Gleise in der Richtungsgruppe	Durchschnittliche Bergleistung Wagen/Tag	Rangier-technische Aus-stattung
Bad Kleinen	Schwerin	1926	Flachbahnhof	13	1 200	TB
Berlin-Wuhlheide	Berlin	1955	Flachbahnhof	18	1 250	TB/RGB/GAB
Dresden-Friedrichstadt	Dresden	1894	Gefällebahnhof	36	3 850	TB/ZB/RGB, AA
Engelsdorf	Halle	1905	Gefällebahnhof	26	2 150	TB
Falkenberg (Elster) oberer Bahnhof	Halle	1900	Flachbahnhof	33	2 150	TB/ RGB
Erfurt Gbf	Erfurt	1900	Flachbahnhof	37	3 100	RB/TB/ZB/ RGB/GAB/AA
Frankfurt (Oder) Gbf	Berlin	1916	Flachbahnhof	12 (N) 18 (S)	1 100 1 100	TB/RGB/GAB TB/RGB
Halle (Saale) Gbf	Halle	1900	Flachbahnhof	21 (N) 14 (S)	2 000 1 600	TB/RGB TB/RGB/GAB
Karl-Marx-Stadt-Hilbersdorf	Dresden	1902	Gefällebahnhof	50	2 700	RB/TB/ZB
Magdeburg-Rothensee	Magdeburg	1910	Flachbahnhof	31	2 000	TB/RGB
Rostock Seehafen	Schwerin	1960	Flachbahnhof	32	1 650	TB/RGB
Saalfeld (Saale)	Erfurt	1912	Flachbahnhof	23	2 600	TB/RGB/GAB
Seddin	Berlin	1924	Flachbahnhof	28 (N) 14 (S)	2 350 950	TB/RGB/BDE TB/RGB
Senftenberg	Cottbus	1919	Flachbahnhof	13 (N) 16 (S)	1 100 1 550	TB/RGB –
Zwickau (Sachs)	Dresden	1932	Gefällebahnhof	34	2 350	TB/ZB/RGB/BKG

Erklärung der Abkürzungen:

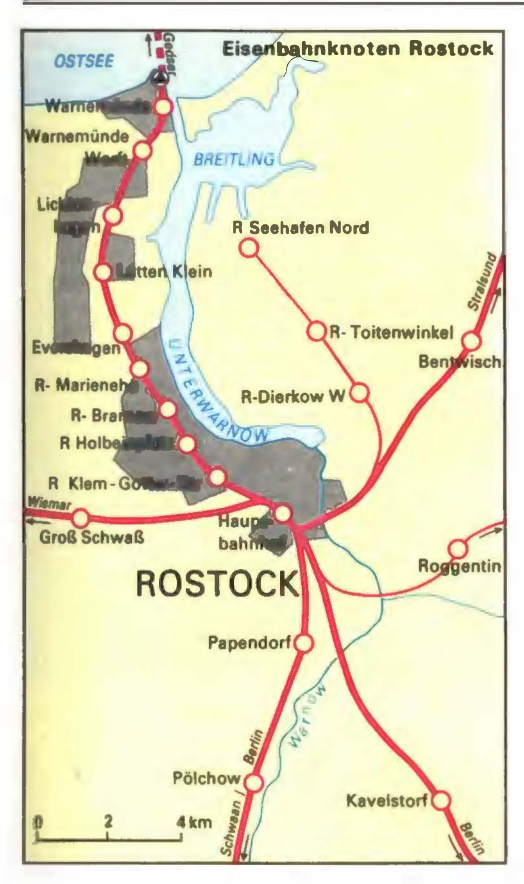
Rbd Reichsbahndirektion
Gbf Güterbahnhof
N Nordberg
S Südberg
RB Rampenbremse
TB Talbremse
ZB Zwischenbremse
RGB Richtungsgleisbremse
GAB Gefälleausgleichsbremse
BKG Bremsenkette in Gefällebahnhöfen
BDE Beidrückeinrichtung
AA automatisches Ablaufstellwerk

Ablaufberg (im Volksmund „Eselsrücken") im Rangierbahnhof Seddin

tenden Verkehr und in der Zugbildung (als Sammel- und Verteilerbahnhof) für den Binnengüterverkehr. Der Rangierbahnhof Seddin, südwestlich von Potsdam an der Strecke Berlin–Dessau gelegen, ist infolge seiner verkehrsgünstigen und zentralen Lage im Netz der Deutschen Reichsbahn die „Drehscheibe" des internationalen Güterverkehrs. Der zweiseitige Flachbahnhof ist mit moderner Rangier-, Sicherungs- und Fernmeldetechnik ausgestattet. Weithin sichtbares Zeichen ist das weiße hohe Stellwerksgebäude, von dem aus mehr als 200 Signale bedient werden, in dem eine 11 m lange Meldetafel jederzeit einen Überblick über die Fahrten der Züge und die Anzahl der in den Gleisen stehenden Wagen gibt. Während im Nordsystem des Rangierbahnhofs nur Güterzüge des Binnenverkehrs behandelt werden, dient das Südsystem ausschließlich der Behandlung von Güterzügen des Transitverkehrs. Der Rangierbahnhof Karl-Marx-Stadt-Hilbersdorf liegt in Seitenlage zu den Streckengleisen Dresden–Zwickau und arbeitet, bedingt durch die Geländeverhältnisse am Rande des Karl-Marx-Städter Beckens, in Ost-West-Richtung als einseitiger Gefällebahnhof. Seine Aufgaben liegen vor allem in der Bildung von Nahgüterzügen.



Für den seit 1968 in der DDR bestehenden Containerverkehr existieren bei der Deutschen Reichsbahn 34 *Großcontainerbahnhöfe* (Terminals), 13 Umschlagstellen und 250 Bahnhöfe sowie 4 öffentliche Werkumschlagplätze, wodurch die wichtigsten Wirtschaftsgebiete der DDR für



den Großcontainereinsatz erschlossen sind. Ferner gibt es weitere Bahnhöfe mit Containerumschlagplätzen, jedoch ohne Zu- und Abfuhr der Container mittels Kraftfahrzeugen auf der Straße.

Personenbahnhöfe (Tabelle 2) dienen ausschließlich dem Reiseverkehr und der Abfertigung von Reisegepäck, Expreßgut, Eilgut und Postgut. Im Netz der Deutschen Reichsbahn bestehen etwa 2 600 Personenbahnhöfe und Haltepunkte. Die nach Anzahl der Reisenden bzw. nach Anzahl der verkauften Fahrausweise und nach Anzahl der ankommenden, abfahrenden bzw. durchfahrenden Reisezüge bedeutendsten Personenbahnhöfe liegen in den Großstädten und sind Leipzig Hbf, Dresden Hbf, Berlin Hbf, Bf Berlin-Lichtenberg, Magdeburg Hbf, Dresden-Neustadt, Erfurt Hbf, Schwerin (Meckl) Hbf.

Die zentrale geographische Lage der DDR, der Außenhandel, Tourismus und Dienstreiseverkehr bedingen einen umfangreichen internationalen Eisenbahnverkehr. Er unterliegt Paß- und Zollkontrollen zum Übergang von Reisenden, Gütern und ggf. Eisenbahnfahrzeugen auf dafür speziell eingerichteten *Grenzübergangsbahnhöfen*. Das muß nicht immer der letzte Bahnhof vor der Grenze sein, zum Beispiel ist der Bf Bad Schandau Grenzübergangsbahnhof zur ČSSR, letzter Bahnhof auf DDR-Territorium ist aber Bf Schöna. Die Deutsche Reichsbahn unterhält 22 Grenzbahnhöfe zu Nachbarstaaten. Eine Besonderheit unter den Grenzübergangsbahnhöfen sind die drei *Fährbahnhöfe* Saßnitz

Gleisbild mit Stelltischen im Zentral-Stellwerk des Rangierbahnhofs Seddin

Tabelle 2

Personenbahnhöfe der Deutschen Reichsbahn (Auswahl)

Personenbahnhof	Reichsbahndirektionsbezirk	Baujahr der Empfangsgebäude	Anzahl der Bahnsteige	Bahnhofshalle			Züge je Tag	Reisende je Tag
				Länge m	Breite m	Höhe m		
Altenburg	Halle	1876/78	5	–	–	–	130	25 000
Berlin Friedrichstraße	Berlin	1879/81	4	145	37	19,6	500 (S-Bahn)	80 000
Berlin Hauptbahnhof	Berlin	1879/82 Umbau 1985/88	9	207	2 × 54	19	219	35 000
Berlin-Lichtenberg	Berlin	Umbau 1980/83	8	–	–	–	161	175 000
Dresden Hbf	Dresden	1892/98	12	184	131	28	500	60 000
Dresden-Neustadt	Dresden	1898/1901	8	143	70	19	450	50 000
Erfurt Hbf	Erfurt	1887/93	10	–	–	–	380	65 000
Flughafen Berlin-Schönefeld	Berlin	1980/84	8	–	–	–	500	80 000
Gera	Erfurt	1880/81 Umbau 1911/12	8	92,6	ca. 30	15	125	26 000
Görlitz	Cottbus	1914/18	8	124,3	59,4	13,6	140	10 000
Halle (Saale) Hbf	Halle	1886/90	12	2 × 110	2 × 35	je 15	500	115 000
Karl-Marx-Stadt Hbf	Dresden	1869/72	16	174	150	14	440	50 000
Leipzig Hbf	Halle	1912/15	30	200	295	20	565	390 000
Magdeburg Hbf	Magdeburg	1882	10	–	–	–	495	70 000
Plauen (Vogtl) oberer Bahnhof	Dresden	1970/73	6	–	–	–	200	10 000
Rostock Hbf	Schwerin	1893/1906	5	–	–	–	390	80 000
Stralsund	Greifswald	1904	6	–	–	–	180	30 000
Zwickau Hbf	Dresden	1933/36	8	–	–	–	335	25 000



Fährbahnhof Saßnitz Hafen

Hafen, Rostock-Warnemünde und Mukran. Während Saßnitz Hafen und Warnemünde dem internationalen Reise- und Güterverkehr dienen, besteht über den Fährbahnhof Mukran ausschließlich Güterverkehr. Bauliche Anlagen der Fährbahnhöfe sind Anlegebecken für die Fährschiffe, höhenbewegliche Anlegebrücken als Verbindungen zu den Fährschiffen (zum Teil doppelstöckig wie in Mukran oder mit Sonderweichen, zum Beispiel Fünf-Wege-Weiche in Saßnitz Hafen), Ein- und Ausfahrgleise für Reise- und Güterzüge, Abstellgleise, Abfertigungsgebäude und Bahnsteige.

Güterverkehr

Die durch die ausgeprägte moderne Industrie und hochentwickelte Landwirtschaft territorial unterschiedlich konzentrierte Standortverteilung verursacht im **Binnenverkehr** starke Güterströme mit entsprechend dem Wirtschaftsprofil der einzelnen Gebiete typischen Versand- bzw. Empfangsverhältnissen. So gibt es Orte und Gebiete, von denen aus viele Güter zu versenden sind (zum Beispiel Bergbaugebiete), in anderen dagegen treffen mehr Güter ein als versandt werden.

Die beiden Bezirke Halle und Cottbus liegen mit etwa 60 Prozent der von der Deutschen Reichsbahn beförderten Versandmenge weit vor allen anderen Bezirken. Um das zu bewältigen, werden etwa 45 Prozent der in der DDR beladenen Güterwagen benötigt. Beide Bezirke empfangen nur 25 Prozent aller Güterwagen, um sie zu entladen.

Die zentrale Lage der DDR in Mitteleuropa und ihre exportintensive Industrie bewirken außerdem einen starken **internationalen Güterverkehr**, der die Bewegungen von Transportgütern in die angrenzenden Länder und umgekehrt sowie durch die DDR, also im Transit, umfaßt. Auf dem Streckennetz der Deutschen Reichsbahn verkehren täglich etwa 8500 Güterzüge, davon sind etwa 120 Durchgangseilgüterzüge speziell dem Transitverkehr vorbehalten. 20 Prozent aller in Europa verkehrenden internationalen Schnellgüterzüge, die wichtige Produktions- und Verbraucherzentren Europas über große Entfernungen mit hohen Reisegeschwindigkeiten verbinden, beginnen oder enden in der DDR bzw. durchqueren sie, die meisten davon über den Rangierbahnhof Seddin.

Hauptgutarten des Eisenbahn-Gütertransports der Deutschen Reichsbahn sind Kohle und Koks (29 Prozent), Baumaterialien (18 Prozent), Mineralöle und Teerprodukte (8 Prozent), Erzeugnisse der Metallurgie und Schrott (8 Prozent), Düngemittel (5 Prozent), Erzeugnisse der Landwirtschaft und Nahrungsmittelindustrie (5 Prozent). Für diese wichtigen Massengüter haben sich relativ konstante Transportwege herausgebildet. Die Transportwege und -leistungen für Kohle und Koks nehmen hinsichtlich der Bedeutung und des Umfanges die erste Stelle ein, da die Braunkohle als einheimischer Rohstoff der Hauptenergieträger für die Wirtschaft der DDR ist und aus den Quellgebieten der Bezirke Halle und Cottbus in alle Bezirke gebracht werden muß. Kali, eine weitere bedeutende Gutart, muß aus den Bezirken Erfurt und Halle innerhalb der DDR in alle Richtungen transportiert werden,



Zug mit Kesselwagen auf dem nördlichen Abschnitt des Berliner Außenringes

während sich sein Export auf folgende Strecken konzentriert: Erfurt–Sangerhausen–Magdeburg–Schwerin–Wismar (ist Hauptausfuhrhafen für Kali und mit moderner Umschlagsanlage); Erfurt–Weißenfels–Falkenberg (Elster)–Horka (und weiter in die VR Polen); Erfurt–Gera–Karl-Marx-Stadt–Dresden–Bad Schandau (und weiter in die ČSSR).

Eisenbahnknoten Erfurt

In den **Containerverkehr** der Deutschen Reichsbahn sind etwa 7000 Orte der DDR einbezogen, etwa 16000 Großcontainer und 1000 vierachsige Flachwagen mit speziellen Befestigungsvorrichtungen für Großcontainer sind im Einsatz. Die Deutsche Reichsbahn ist eine der Gründerverwaltungen der „Internationalen Gesellschaft für den Transport in Transcontainern (INTERCONTAINER)". Die Organisation und Koordinierung des internationalen Großcontainerverkehrs führt „Deutrans-Transcontainer" aus. Regelmäßige Containerzugverbindungen bestehen gegenwärtig mit der ČSSR, der VR Polen, der Ungarischen VR, der SR Rumänien, Jugoslawien, VR Bulgarien und der UdSSR, während ständige Container-Liniendienste per Schiff vom Containerterminal Rostock Seehafen nach Hamburg, London, Hull, Riga, København und Helsinki betrieben werden. Geschlossene Transportketten bestehen vom Haus des Absenders bis zum Haus des Empfängers auf dem Land- und Seeweg nach der UdSSR, auf dem Landweg in die ČSSR, Ungarische VR, SR Rumänien, VR Bulga-

Güterzug mit elektrischer Lokomotive der Baureihe 254

Containerbahnhof Frankfurter Allee in Berlin



rien und VR Polen, auch nach Kuba, Großbritannien, Finnland und im Rahmen von INTERCONTAINER nach allen westeuropäischen Ländern und nach Übersee (besonders Japan, USA, Australien und Neuseeland).

Für zahlreiche Transitverbindungen, die über die Schienenwege der Deutschen Reichsbahn führen, sind die **Eisenbahnfährrouten** zwischen Skandinavien und den beiden DDR-Fährhäfen Saßnitz und Warnemünde wichtige Bindeglieder. Sie garantieren dem wachsenden Handel zwischen den nordischen Ländern einerseits und den Ländern Mittel-, West-, Süd- und Osteuropas andererseits schnelle und rationelle Eisenbahnverbindungen mit dem Vorteil, daß der direkte Eisenbahntransport vom Versender zum Empfänger nicht unterbrochen wird und der aufwendige Umschlag in den Seehäfen entfällt. Die leistungsfähigste und modernste Eisenbahn-Fährverbindung, die 506 km lange Fährroute zwischen Mukran und Klaipeda (UdSSR), ist seit 1986 in Betrieb.

Bahnanlagen

Das Streckennetz der Deutschen Reichsbahn stellt einen hohen Grundmittelwert dar. Für den betriebssicheren Zustand der Bahnanlagen und für den mehrgleisigen Ausbau weiterer wichtiger Hauptbahnstrecken zur Leistungssteigerung des Streckennetzes arbeiten etwa 50 000 Eisenbahner des Hauptdienstzweiges Bahnanlagen.

Die Schienen liegen sowohl auf Holz- als auch auf Betonschwellen, vereinzelt noch auf Stahlschwellen. An Schienenformen werden für Regelspurbahnen vor allem S 49-Schienen und in neuerer Zeit die schwerere Schienenform R 65 eingesetzt. Etwa 85 Prozent der Gleise auf den Hauptbahnstrecken sind lückenlos verschweißt. Für die Erneuerung des Oberbaus, für den Gleisumbau, für die zwischenzeitliche Instandhaltung und für die planmäßige Durcharbeitung der Gleise zur Gewährleistung der Betriebssicherheit und einer hohen Leistungsfähigkeit verfügen die Bauzüge der Deutschen Reichsbahn über hochproduktive Schotterbettreinigungsmaschinen, Gleisstopfmaschinen, Richtmaschinen sowie Gleisjochverlegeeinrichtungen und Gleisjochverlagekrane. Ferner kommen ganze Maschinenketten für die planmäßige Durcharbeitung und Maschinenkomplexe für den Gleisumbau zum Einsatz.

Zwei- und mehrgleisig ausgebaut sind 29,4 Prozent des Streckennetzes. Drei- und viergleisig wird auf Fernbahnstrecken zwischen Magdeburg und Schönebeck (Elbe), zwischen Großkorbetha und Weißenfels, zwischen Coswig und Dresden Hbf, zwischen Niederwiesa und Karl-Marx-Stadt Hbf, zwischen Leipzig Hbf und Großdeuben sowie Neuwiederitzsch, zwischen Erfurt Hbf und Neudietendorf sowie auf dem südlichen

Vorfeld des Hauptbahnhofs Dresden



Abschnitt des Berliner Außenringes zwischen dem Bf Flughafen Berlin-Schönefeld und dem Abzweig Glasower Damm gefahren.

Signal- und Sicherungswesen

Sicherheit zeichnet die Eisenbahn vor allen anderen Verkehrsmitteln aus. Mit hohem finanziellen und technischen Aufwand hat die Deutsche Reichsbahn in den vergangenen Jahren auf ausgewählten Strecken und in wichtigen Eisenbahnknoten moderne **Sicherungsanlagen** eingebaut. Dadurch konnten die Streckenkapazität weiter erhöht und ein störungsfreier Betriebsablauf gewährleistet werden.

In der Eisenbahnsicherungstechnik der Deutschen Reichsbahn gibt es *mechanische Stellwerke*, die nach und nach durch moderne Anlagen ersetzt werden, *elektromechanische Stellwerke* und *Gleisbildstellwerke*. Nachdem im Jahre 1950 das erste Gleisbildstellwerk der Deutschen Reichsbahn in Betrieb genommen wurde, wird das technische Niveau auf diesem Gebiet gegenwärtig durch den Einsatz neuentwickelter Stellwerksbauformen in Spurplantechnik sowie durch die Ausrüstung der Strecken mit dem universell einsetzbaren automatischen Streckenblock AB 70, durch Zugnummernmeldeanlagen, Achszähler, automatische Gleisfreimeldeanlagen, punktförmige Zugbeeinflussung und den



Modernes Stellwerksgebäude im Bahnhof Jüterbog

Brückenstellwerk aus den 30er Jahren im Hauptbahnhof Halle



Signalbrücke mit Lichtsignalen auf dem Berliner Außenring



Signalbrücke mit Formhauptsignalen im Bahnhof Großkorbetha

Zugfunk geprägt. Mit dem Einsatz moderner zugbedienter *Wegübergangssicherungsanlagen* (Haltlicht- und Halbschrankenanlagen) erhöht die Deutsche Reichsbahn die Sicherheit an den Wegübergängen und schränkt damit zugleich die Möglichkeiten menschlichen Versagens ein. Die Sicherungstechnik – gegenwärtig bestehen bereits über 400 Gleisbildstellwerke – gewährleistet neben der sicheren Durchführung der Zug- und Rangierfahrten sowie der Erhöhung der Durchlaßfähigkeit die Rationalisierung und Automatisierung der Betriebsführung; sie bietet zugleich die Möglichkeit, den Personalaufwand zu vermindern und das Betriebspersonal weitgehend von routinemäßigen Arbeiten zu befreien.

Rote, grüne, gelbe und weiße Lichter als **Signale** sind die wichtigsten Verständigungsmittel bei der Eisenbahn, in den meisten Fällen sogar die einzige Verständigungsmöglichkeit zwischen den Eisenbahnern auf den Stellwerken und den Triebfahrzeugführern. Die Deutsche Reichsbahn wendet seit 1961 das einheitliche *Lichtsignalsystem* der in der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen zusammengeschlossenen Mitgliedsbahnen an. Bei diesem Signalsystem werden dem Triebfahrzeugführer mit den einzelnen Signalbildern Informationen über Geschwindigkeiten gegeben. Außer Streckenhöchstgeschwindigkeit und Haltbegriff können drei Zwischenstufen signalisiert werden (40 km/h, 60 km/h und 100 km/h). Gegenwärtig sind etwa 80 Prozent der Hauptsignale und 90 Prozent der Vorsignale als Lichtsignale ausgerüstet. Die Deutsche Reichsbahn nutzt damit bereits in großem Umfang die Vorteile der Lichtsignale in Verbindung mit der modernen Sicherungstechnik gegenüber den älteren *Formsignalen*. Lichtsignale lassen sich einfacher steuern als Formsignale und können auf Strecken mit automatischem Block von den Zügen betätigt werden. Ihre Störanfälligkeit ist geringer als die von Formsignalen. Die Signalbilder sind bei Tag und bei Dunkelheit gleich, sie sind besser erkennbar und leichter auffindbar.

Sicherheit und Fahrzeugpflege

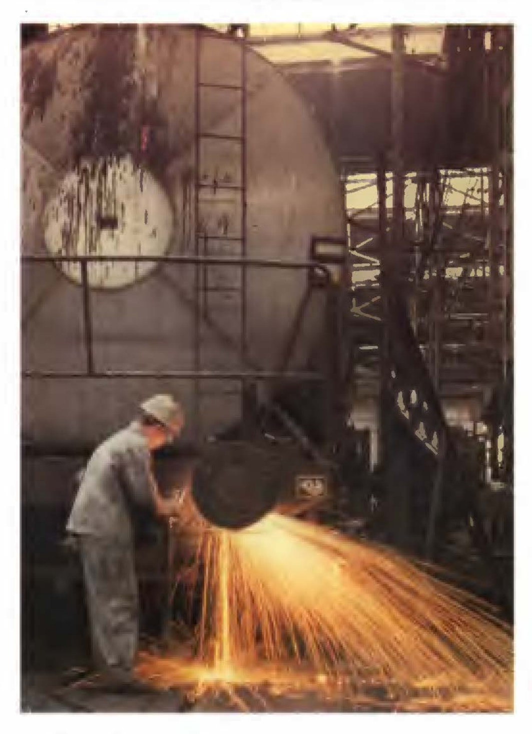
Einer der unbestrittenen Vorzüge der Eisenbahn ist, daß sich der Fahrgast völlig unbekümmert dem Genuß des Reisens hingeben kann, ohne mit der eigenen Aufmerksamkeit sein Geschick beeinflussen zu müssen. Denn lange bevor der Reisende „seinen Zug" besteigt, haben unzählige fleißige Hände im Bahnbetriebswagenwerk für die Wagen, im Bahnbetriebswerk für die Triebfahrzeuge und im Reichsbahnausbesserungswerk für beide Fahrzeugarten dafür gesorgt, daß sich die Fahrzeuge in einem verkehrs- und betriebssicheren Zustand befinden, daß sich saubere Abteile und auch äußerlich gepflegte Lokomotiven und Wagen den Reisenden präsentieren.

In den insgesamt 26 *Bahnbetriebswagenwerken* der Deutschen Reichsbahn untersuchen Fahrzeugschlosser und Elektromonteure regelmäßig im Rahmen der Wagenunterhaltung Reisezug- und Güterwagen, prüfen sie auf „Herz

und Nieren", beheben Schäden schnell und gewissenhaft. Bei der Wagenbehandlung pflegen und reinigen Fahrzeugwarte die Reisezugwagen für den In- und Auslandsverkehr mit Hilfe von automatischen Waschanlagen und Maschinen für die Innenreinigung.

In den 69 *Bahnbetriebswerken* der Deutschen Reichsbahn überwachen, warten und behandeln Fahrzeugschlosser die Triebfahrzeuge und führen bei den Fristarbeiten planmäßige Unterhaltungsarbeiten an elektrotechnischen Einrichtungen, Bremsen und Kupplungen, Fahr- und Laufwerken durch.

In 18 *Reichsbahnausbesserungswerken*, industriellen Großbetrieben der Deutschen Reichsbahn, werden an Eisenbahnfahrzeugen entsprechend den Unterhaltungsplänen planmäßig vorbeugende Fristuntersuchungen und -reparaturen sowie außerplanmäßige Bedarfsausbesserungen durchgeführt. Die Reichsbahnausbesserungswerke, kurz Raw genannt, sind zum größten Teil spezialisiert auf eine oder mehrere Triebfahrzeugbaureihen, auf Wagengattungen oder auf Container, beispielsweise das Raw „Hermann Matern" Cottbus auf Diesellokomotiven der Baureihen 130, 131 und 132, das Raw Halberstadt auf die Instandhaltung und den Neubau von Reisezugwagen, das Raw „7. Oktober" Zwickau auf Container. Damit gewährleistet die Deutsche Reichsbahn nach einheitlichen Grundsätzen den betriebssicheren, leistungsfähigen und verkehrswerbenden Zustand ihres Fahrzeugparks.

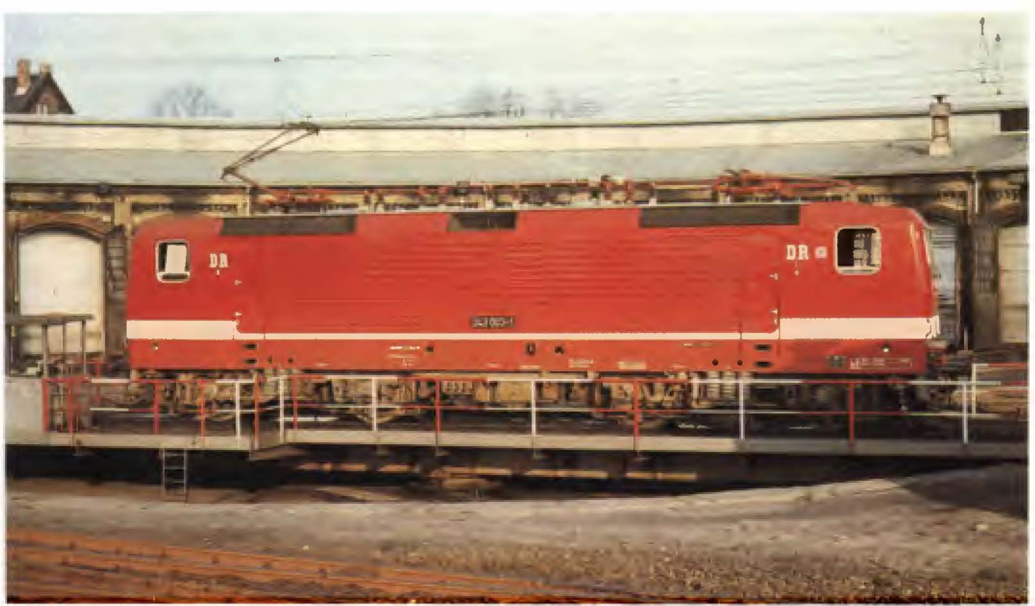


Im Raw Engelsdorf

Auf die Zukunft orientiert

Das umfangreiche Streckennetz der Eisenbahn in der DDR, die Elektrifizierung des Hauptstreckennetzes, der Triebfahrzeugpark mit modernen elektrischen Lokomotiven und Dieselloks, attraktive Städte-Expreßzüge, die große Anzahl neuer Güterwagen, die bewährten Stadtschnellbahnen, großzügig angelegte Containerbahnhöfe, das moderne Lichtsignalsystem und automatische Blockstrecken, der Zugfunk, die bessere Sicherung der Wegübergänge, die Modernisierung von Rangierbahnhöfen durch Gleisbremsen und Ablaufautomatik, der beispielhafte Ser-

Moderne Elektrolokomotive der Baureihe 243



vice im Transitgüterverkehr, Mikroelektronik und Computer bei den Fahrkartenausgaben, bei der Platzreservierung und auf Güterbahnhöfen – alles zusammen kennzeichnet die Leistungsfähigkeit des wichtigsten Verkehrsträgers der DDR.

Die Ansprüche der Reisenden und der Transportkunden an ihre Eisenbahn steigen aber weiter. Deshalb sieht das Entwicklungsprogramm der Deutschen Reichsbahn durch weitere Rationalisierung und durch Investitionen die bedarfsgerechte Befriedigung aller Anforderungen im Reise- und im Güterverkehr vor. Dazu tragen vor allem die Elektrifizierung und das Verlegen zweiter und zum Teil dritter Gleise mit der Erhöhung der Streckendurchlaßfähigkeit bei, ferner die weitere Modernisierung und Teilautomatisierung der leistungsbestimmenden Rangierbahnhöfe, die Indienststellung neuer elektrischer Lokomotiven, Reisezugwagen und Güterwagen. Der Großcontainertransport sieht entsprechend den nationalen und internationalen Erfordernissen eine kontinuierliche Zunahme vor, wobei sich die Anzahl der Großcontainerumschlagplätze erhöhen und die Kapazität der vorhandenen durch den Einsatz neuer Umschlagmechanismen erweitern wird. Zur Erhöhung der Betriebssicherheit setzt die Deutsche Reichsbahn die Modernisierung der Strecken und Bahnhöfe mit moderner Sicherungs- und Fernmeldetechnik durch den weiteren Aufbau von Gleisbildstellwerken und den Einsatz der Mikroelektronik im Dispatcherdienst fort.

Eisenbahnbauten

Wie in vielen Ländern zählen auch bei der Deutschen Reichsbahn die ortsfesten Baulichkeiten zu den Eisenbahnbauten – also beginnend mit den Gleisanlagen, Brücken und Tunneln über Bahnhöfe mit Empfangsgebäuden und Hallen, Stellwerken, Lokschuppen und Gütergebäuden bis zu Signalen und anderen für den Betriebsablauf und die Transportaufgaben der Eisenbahn relevanten Einrichtungen, nicht zu vergessen Eisenbahnerwohn- und Sozialbauten, Kultur-, Erholungs- und Sporteinrichtungen der Deutschen Reichsbahn.

Fast zu 90 Prozent entstanden die Eisenbahnstrecken auf dem Gebiet der DDR bereits im vorigen Jahrhundert, und ihre Linienführung veränderte sich seither kaum. An ihnen befindliche Eisenbahnbauten haben oft auch ein hohes Alter, wenngleich sie in Teilen immer wieder verändert und den gewandelten Verkehrserfordernissen angepaßt werden mußten. Eine Vielzahl von Eisenbahnbauten fiel Kriegsereignissen zum Opfer – vor allem waren dies städtische Bahnhöfe und größere Brücken. Verluste und Veränderungen brachten auch Naturgewalten mit sich – erinnert sei nur an den Neubau der Müglitztalbahn (↗ f16) nach einer Hochwasserkatastrophe. Nicht zuletzt führte die technische Weiterentwicklung zu neuen Signalsystemen und -formen und bescherte den großen Hauptstrecken im Netz der Deutschen Reichsbahn ihren „Überbau", die elektrischen Fahrleitungsanlagen.

Entwicklung und Wandlung der Gesellschaft sowie ihre veränderten ästhetischen Haltungen und Ansichten spiegeln sich ebenso wie bautechnische Neuerungen und Möglichkeiten in den Eisenbahnbauten wider. Nicht selten wurden Eisenbahnbauten zu Wegbereitern neuer Bautechniken und Raumformen, denken wir nur an die großen Bahnhofshallen. Während anfangs die Eisenbahnbauten aus den „einfachen" Materialien Holz und Stein errichtet wurden und man dem für die Mitte des 19. Jh. prägenden Kunststil des Klassizismus und der Neogotik huldigte, brachten Eisen und Stahl auch eine Veränderung der Eisenbahnbaulichkeiten. Zunächst noch verkleidet, eroberten zuerst hier Stahlkonstruktionen das architektonische Feld; nicht an-



Kopf der 1975 fertiggestellten Bahnsteighalle des Hauptbahnhofs Karl-Marx-Stadt





Wasserturm am S-Bahnhof Ostkreuz in Berlin

ders nach der Jahrhundertwende der Betonbau. Brücken, Stellwerke, Bahnhofsgebäude, Beschickungsanlagen in Bahnbetriebswerken wurden nun in neuen Materialien und in Zweckformen gehalten.

Und vor wenigen Jahrzehnten schließlich hielt der „Kunststoff" auch bei den Eisenbahnbauten Einzug und führte hier vor allem in Ausstattungen und an Zweckgegenständen, wie Fahrtrichtungsanzeigern, Kiosken oder Sitzbänken, zu eigenwilligen neuen Formen.

Viele Eisenbahnbauten sind städtebauliche Dominanten – vornan die Bogenarchitektur der Berliner Stadtbahn – oder fügen sich als kühne Ingenieurbauten ins Landschaftsbild. Sie gingen damit als Marksteine der Eisenbahntechnik und des Eisenbahnbaues in die Geschichte und in unser Bewußtsein ein. Die Zahl der Eisenbahnbauwerke, die als architektonische Zeugnisse oder technische Monumente unter Denkmalschutz stehen, ist nicht gering. Eine ihrer besonderen Eigenheiten ist dabei, daß sie nicht museal bestaunt, sondern von uns allen nahezu selbstverständlich genutzt werden. Sie sind lebendige Zeugnisse der einhundertfünfzigjährigen Eisenbahngeschichte, wenngleich sie nicht alle dieses Alter haben können. Auf Jahre hinaus werden sie aber weiter ihren Zweck im ursprünglichen Sinne erfüllen und damit für uns erhalten bleiben.

Bahnhöfe

Funktion und Begriff des Bahnhofs lassen sich auf den Vorläufer der Eisenbahn – die Postkutsche – zurückführen: Er ist ein „Nachkomme" der Postkutschen-Stationen, der Posthöfe. Die ersten Eisenbahnen mußten zwangsläufig mit Begriffen auskommen, welche üblich und vom bisherigen Transportmittel geprägt worden waren. Übrigens verhält es sich nicht anders mit dem Begriff Flug-Hafen. In der Tat hatten die ersten Bahnhöfe auch die bauliche Gestalt der Posthöfe: Neben dem Stationshaus wurden – wie für Pferde und Kutschen – Schuppen und Remisen für Lokomotiven und Wagen errichtet, die ersten Bahnhöfe waren eingezäunt und nachts verschlossen wie ein Gehöft.

Schon bald erwuchs am Kopfbahnhof aus dem Zweck ein neues, eigenes Bauwerk, die Einstiegshalle. Man fügte sie zwischen die zu beiden Seiten der Gleise (eines für die ankommenden, das andere für die abfahrenden Züge) liegenden Gebäude mit dem Warteraum für Reisewillige bzw. dem Ankunftsraum als überragenden Körper ein. Eine solche Gestalt hatte bereits die Endstation der ersten deutschen Ferneisenbahn in Leipzig und ebenso die wohl gleichzeitig mit dieser konzipierte Kopfstation in Dresden (↗ S. 13).



Empfangsgebäude Bahnhof Wernigerode Westerntor der Harzquerbahn, erbaut 1936

Wurde mit dem portalartigen Hallenkopf das „Tor zur weiten Welt" gebaut, oder brachte das Bauwerk erst diesen Symbolgedanken auf? Es sei dahingestellt – auf jeden Fall ist die portalbetonte Fassade zum architektonischen Kennzeichen der Bahnhöfe seit der Mitte des vorigen Jahrhunderts geworden, gleichviel ob sich dahinter eine Halle erstreckte oder ob der Bau parallel zum Gleiskörper errichtet wurde. Der Bahnhofshallenkopf diente wie der Passagiereingang zum Bahnhof als „Triumphtor der Eisenbahn", und ein wirklicher Triumphbogenbau stand auch vor dem alten Londoner Bahnhof Euston. Man faßte also die ersten Fernbahnhöfe in pathetische Bauformen ein.

Der älteste, noch erhalten gebliebene europäische Kopfbahnhof steht in Leipzig: Der Bayrische Bahnhof. Wenn auch im zweiten Weltkrieg schwer beschädigt, sind der noch erhaltene portalartige Hallenkopf und der linke Empfangsbau ein Baudenkmal von hohem Rang. Wie in Leipzig führten fast überall die Schienenstränge bis vor die Tore der Städte – hier schließt sich der Kreis um den „Stadt- und Weltzugang" Bahnhof.

Der Bayrische Bahnhof in Leipzig, erbaut 1842



Bald schon bildete sich um die Bahnhöfe ein neues Zentrum neben der historischen Stadt heraus, eine Art Transportfabrik, beherrscht von dem sich hier zu vielen Gleisen verzweigenden Verkehrsweg der Schiene, von Bauten für die Personenabfertigung und noch umfänglicheren baulichen Anlagen zum Be- und Entladen der Güterwagen. Von Anfang an trug der Bahnhof den Charakter eines städtischen Mini-Organismus: Für den „Bahnhofsvorstand" gab es das bisweilen ganz repräsentable Haus, ihm fügten sich die Bauten mit den Räumen für die Reisenden an, Wartesäle, Abfertigungshallen. Bald richteten Gastwirte in unmittelbarer Bahnhofsnähe oder im Bahnhofsgebäude selbst Restaurants und auch Übernachtungsstätten ein, und diese entwickelten sich zu einer ganz eigenen Gattung gastronomischer Institutionen. Schließlich bildeten Fahrkartenschalter, Gepäckabfertigung und Diensträume des Bahnhofspersonals eigene „geschäftliche Funktionszonen". Die „Welt des Bahnhofs" entstand – gleich welchen Typs dieser war.

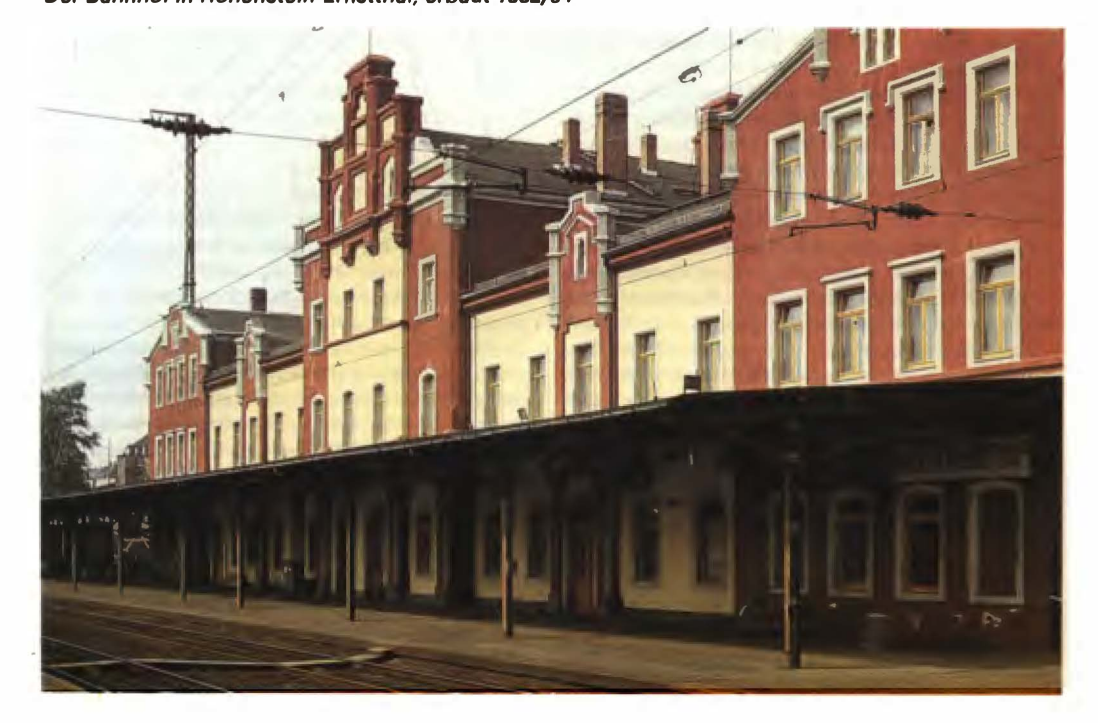
Schon mit den ersten Ferneisenbahnen zeichneten sich unterschiedliche Grundgestalten von Bahnhöfen und damit auch ihrer verschiedenen Bauwerke ab.

Neben den Kopf- oder Endbahnhöfen errichtete man die Durchgangsstationen mit Gebäuden vorwiegend in Seitenlage; an Abzweigstellen prägte sich die dafür zweckmäßige Insel- und auch Keilform des Bahnhofs und seines Empfangsgebäudes heraus. Vielfach sind diese Grundgestalten modifiziert und baulich variiert worden, so daß die funktionellen Einrichtungen auch unter dem hochliegenden Gleiskörper Platz fanden oder über ihn hinweggebaut wurden.

Für die allmählich herausgebildete Vielgestaltigkeit der Bahnhofsarchitektur müssen unterschiedliche Voraussetzungen in Betracht gezogen werden. Einmal brachte der rasche Aufschwung der Eisenbahntechnik und mit ihm der Ausbau vieler Strecken den ersten Eisenbahnen schon bald größere Bahnhofsneubauten – zumal die frühen Anlagen oft nur einfache Holzgebäude waren. Eine zweite Voraussetzung für die Ausprägung der Architektur größerer Bahnhöfe wurde die Entdeckung und Verwendung von Eisen und Stahl nicht nur für den Eisenbahnbau, sondern auch für die Architektur. Und schließlich erwies sich die Tendenz zur Aufnahme und Neuverwendung historischer Baustile in der Architektur der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts – wir sprechen von der Stile-Rezeption oder von Neo-Stilen – als prägendes Moment für die Baugestalten und ihre architektonisch-dekorative Gliederung.

Beginnen wir mit letzterem. Als die ersten Eisenbahnstationen errichtet wurden, herrschte das klassizistische Kunstempfinden vor, und die Lebensumwelt war biedermeierlich gestimmt. Vor allem Karl Friedrich Schinkel – 1841 in Berlin verstorben – hatte in Preußen und auch in anderen deutschen Kunstlandschaften mit der großen Zahl seiner Schüler den klassizistischen Kunststil zu einem Höhepunkt und zur weiten Verbreitung geführt. So waren die frühen Bahnhofsgebäude – wenn auch bescheiden in Material und Anspruch – von antikisierenden Säulen, Gesimsen und Giebeln geprägt. Ganze Strekken – wie zum Beispiel die seit 1846 vollendete Berlin-Hamburger Eisenbahn – erhielten eine baukünstlerisch nahezu einheitlich spätklassizistische Bahnhofsarchitektur. Noch heute vor-

Der Bahnhof in Hohenstein-Ernstthal, erbaut 1882/84





Empfangsgebäude des Schweriner Hauptbahnhofs, erbaut 1888/89

handen, zählt sie zu den wertvollen historischen Zeugnissen der frühen Entwicklungsphase der Eisenbahn-Architektur.

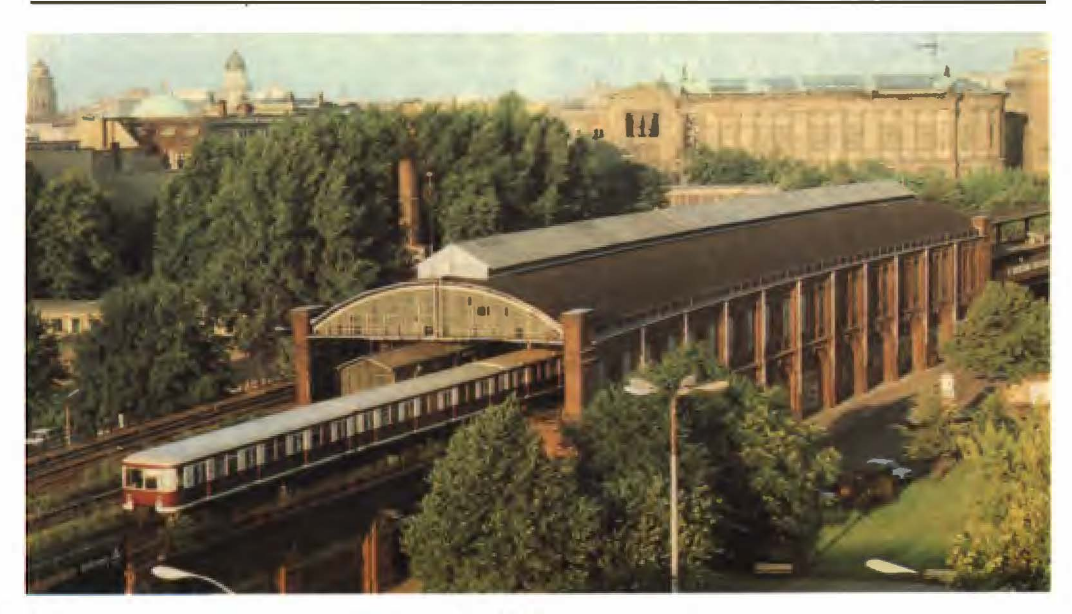
Mit den fünfziger Jahren kam im städtischen Bauen verstärkt der „Rundbogenstil" zum Tragen, und er wurde zugleich kennzeichnend für eine große Zahl von Fabrikbauten des 19. Jh. Seine ursprünglich durchaus repräsentative Bedeutung offenbart sich an einer ganzen Reihe von Bahnhofsbauten, die in dieser stilistischen Ausprägung ein ganz typeneigenes Aussehen erhielten. Schöne Beispiele dafür sind die Empfangsgebäude der Bahnhöfe in Crimmitschau, Grimma oder auch Döbeln – hier mit einer Art Doppelturmfront zur Fassade vor dem keilförmig angelegten Bahnhof ausgebildet. Welch monumentalen Rang solch ein Bahnhof im Stadtbild einzunehmen vermag, unterstreicht noch der erhalten gebliebene seitliche Empfangsbau des Magdeburger Hauptbahnhofs, in dem sich Rundbogenstil und monumentale Portalarchitektur zur klassischen Bahnhofsfassade verbinden. Hier ist der Bahnhof bereits Repräsentationsarchitektur: Die Eisenbahnen hatten sich konsolidiert, sie besaßen das Verkehrsmonopol, und das sollte sich in der Bahnhofsarchitektur anschaulich widerspiegeln.

Solcher Haltung kam das allgemein mit der Herausbildung des Kapitalismus hervortretende großbürgerliche Selbstdarstellungsstreben entgegen. Man „entdeckte" die historischen Kunststile als besonders geeignet, den frisch erworbenen Wohlstand und Reichtum sichtbar zu markieren. Die Bandbreite dieser Schaustellung war ungemein groß, sie reichte vom staatsrepräsentativen Monumentalbau über die Fabrikantenvilla bis zum Fabriktor, vom Fürsten- und Kaiserdenkmal über die Kommerzienratporträts und Familienbilder bis zum Uhrkettenanhänger. Damit verlor die anfänglich bevorzugte klassizistisch und auch neogotisch gestimmte Architektur an Beliebtheit zu Gunsten von Neorenaissance und schließlich neobarocken Formen.

1851 hatte der britische Gartenbaumeister Paxton zur Weltausstellung in London einen aus gußeisernen Elementen und Glas konstruierten Riesenbau errichtet. Diese Weltsensation wirkte wie eine architektonische Initialzündung. Wo anders als am Bahnhof ließ sich ein solch mächtiger Hallenbau zweckentsprechend verwenden? Markthallen – nun gleichfalls aus Eisen montiert – blieben zu „funktionell", um als Repräsentationsbauten allgemeine Anerkennung zu finden. Aber der Bahnhof – der war Aushängeschild der Stadt und der Eisenbahn geworden. Hier konnte man die nun allenthalben hochgepriesenen neuen „Kathedralen der Technik" hinstellen und bewundern lassen.

Eisen – bald auch Stahl – war ein zu neuer Baustoff, war zu ungewohnt, als daß man es hätte seiner Struktur und baulichen Funktion entsprechend ästhetisch verarbeiten und die Materialwirkung geistig aufnehmen können. So mußte zunächst die Architektur zur Verkleidung der technischen Konstruktion herhalten, und der Steinbau wurde auch als solche Verblendung des Eisens verstanden. Die „Dekoration der Konstruktion" geschah nun mit den Elementen historischer Stile, vor allem der italienischen Hochrenaissance und in den neunziger Jahren des Barocks. So entstanden die großen städtischen Bahnhöfe, wie wir sie in der DDR in Magdeburg – nach der Kriegszerstörung nur noch in einem Teil – in Halle und besonders anspruchsvoll in Dresden vorfinden.

Auch das Bahnhofsinnere hatte inzwischen längst seine biedermeierliche Genügsamkeit abgelegt und folgte Vorstellungen, wie sie sich im großbürgerlichen Salon oder den Weltausstellungs-Prunkräumen der achtziger und neunziger Jahre des vorigen Jahrhunderts darboten. Die höfisch-barocke Repräsentationsidee fand hier



S-Bahnhof Marx-Engels-Platz in Berlin, erbaut 1882

eine mit kapitalistischem und nationalistischem Anspruch angereicherte Neuaufnahme. Eingangshallen, Warte- und Restauranträume trugen pompöse Dekorationen und erhielten Dimensionen, die denen großer Kirchenräume kaum nachstehen. Unter die stählernen Hallenkonstruktionen baute man die Empfangsbauten nach innen zu historisierenden Fassaden aus. Der Dresdener Hauptbahnhof bietet für all dies auch in seiner – nach schweren Schäden im zweiten Weltkrieg – reduzierten Gesamtgestalt noch eines der sprechendsten Beispiele. An einer ganzen Reihe von Bahnhofsbauten sind diese charakteristischen Ausgestaltungen später verändert oder in gut gemeintem Erneuerungswillen sogar völlig beseitigt worden – nicht immer zum Nutzen des Architekturbildes. Wie dekorativ die Baugestaltung im Stadtbild war – und heute auch wieder empfunden wird – zeigt der als einziger der Berliner Stadtbahnhöfe der achtziger Jahre des vorigen Jahrhunderts erhaltene Bahnhof Marx-Engels-Platz.

Wir haben damit bereits mit dem Beschreiben der großen Bahnhofs-Neubauwelle begonnen, die seit den siebziger Jahren des vorigen Jahrhunderts in Deutschland einsetzte und mit den „Centralbahnhöfen" der neunziger Jahre einen Höhepunkt erreichte. Parallel dieser Entwicklung geschah aber vielerorts baulich weit mehr um die Bahnhöfe. Ihre neue günstige Verkehrssituation an den historischen Stadträumen – zum Teil beinahe noch auf freiem Feld – förderte die Ansiedlung der sich rasch entwickelnden Industrie mit Fabrikbauten, Lagerhallen und Arbeitersiedlungen. Gleisanschlüsse und Transportwege blieben kurz, die Arbeiterschaft wurde an die Fabrik gebunden. Damit geriet die Bahnhofsgegend unversehens in ein anderes, trübes Licht: Sie galt als unfreundlich, schmutzig und proletarisiert. Hatte der Schienenstrang bereits eine Trennlinie zwischen Stadt und Umfeld gezogen, so entstand mit der Industrie nun hier ein Riegel, der das gleichzeitig einsetzende städtische Wachstum in Richtung über den Bahnhof hinaus behinderte. So mancher Stadt – denken wir an Halle, Magdeburg, Bautzen, Görlitz, Plauen und Erfurt, aber auch an seinerzeit kaum industrialisierte Residenzen wie Weimar, Gotha oder Schwerin – „lesen" wir jenes historische, den Eisenbahnbau begleitende Phänomen noch in ihrem heutigen Stadtbild ab.

Andererseits brachte die Eisenbahn ein neues städtebauliches Element – die Bahnhofstraße. Dieser Verbindungsweg zwischen Stadt und Eisenbahn wuchs rasch zu einem der wichtigsten innerstädtischen Verkehrswege heran – vor allem da, wo es bald auch die ersten Straßenbahnen gab. Zugleich erhielt er eine zunächst unbeabsichtigte Zweitfunktion, denn er löste die historischen Haupthandelsplätze der Städte in ihrer Bedeutung ab und wurde zu einem neuen Geschäftszentrum. Besonders anschaulich erhielt sich dieser kommunikatorische Rang der historischen Bahnhofstraßen in Erfurt, in Halle oder in Görlitz – also in den Handels- und jungen Industriestädten.

In einstigen Residenzen erfuhren die Bahnhofstraßen eine etwas andere Ausprägung. Hier trugen sie weit mehr den Charakter einer Repräsentationsstraße und wurden zum bevorzugten Bauplatz der auf Selbstdarstellung bedachten Beamtenschaft und bürgerlichen Unternehmer. Oft erhielt auch der Bahnhofsvorplatz eine stattliche Umbauung – Hotels und Verwaltungsbauten rahmen die meist noch gartenkünstlerisch gestalteten Plätze ein. Villen, Bank- und Geschäftshäuser säumen die im Sinne der barokken Straßenachsen angelegten Bahnhofstraßen mit dem ausgehenden vorigen Jahrhundert, und schon vorher entstanden, nimmt hier der Bahnhof bisweilen eine ähnliche Rolle wie ein barokkes Schloß ein. Solche städtebaulichen und ei-

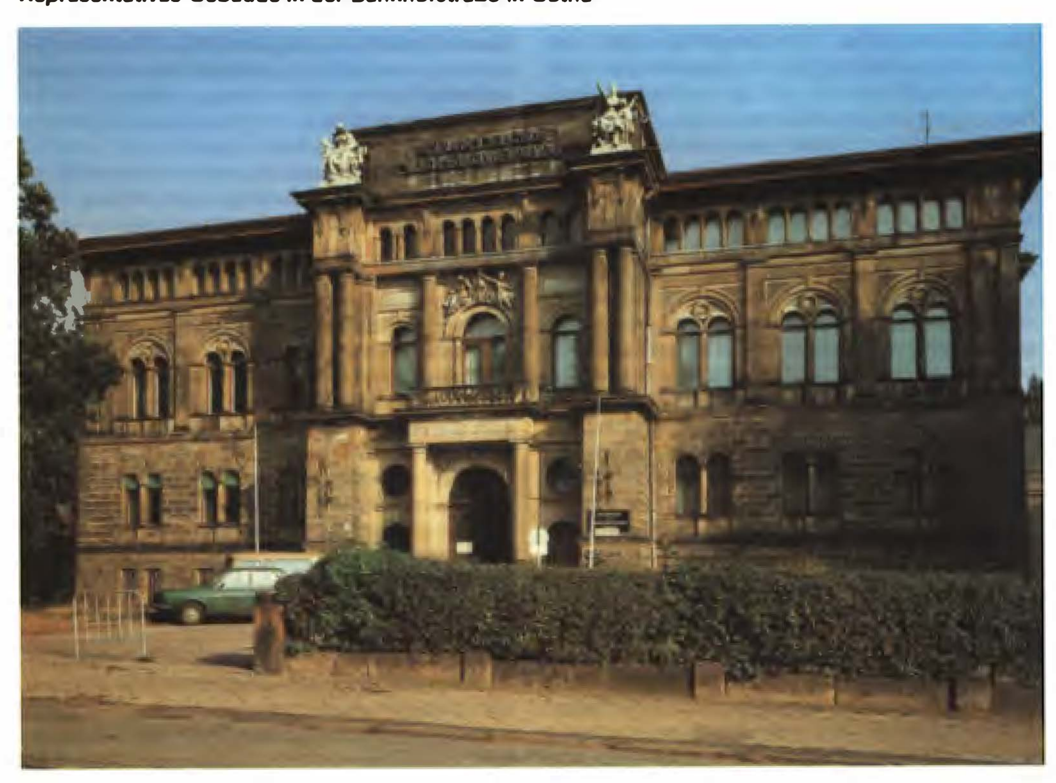
senbahnhistorischen Ensembles sind die Bahnhofstraßen in Weimar und Gotha (↗ S. 10), die Straßenachsen in Altenburg und – bescheidener gestaltet – in Ludwigslust. In Dresden blieb auch in der neu gestalteten Prager Straße die Ursprungssituation der zwischen Stadt und Bahnhof angelegten großen Achse erhalten, welche die barocke Stadtachse der Neustadt nun nach Süden hin fortführt.

Damit haben wir noch einmal ein Zeugnis der „Großbahnhofs-Epoche" des 19. Jh. genannt: In Dresden entstand einer der frühen deutschen „Centralbahnhöfe". In Städten vieler europäischer Länder errichtete man seit den achtziger Jahren diese neuen Haupt- oder Zentralstationen, um in ihnen die ursprünglich in unterschiedlichen Endstationen zerstreuten einzelnen Eisenbahnstrecken zusammenzuführen. Beherrschend in diesen Bahnhöfen sind die riesig dimensionierten Bogenkonstruktionen der Hallen, welche symbolgleich und unverkleidet im Stadtbild in Erscheinung treten. Eisen und Stahl gewannen an epochaler Aussagekraft: 1889 war der Eiffelturm zur Weltausstellung in Paris als Zeichen ingenieurtechnischer Potenz mit künstlerischem Anspruch montiert worden, bei gleicher Gelegenheit stellten die Franzosen Dutert und Contamin zum ersten Mal eine stählerne Hallenkonstruktion als Architektur ganz eigener Prägung vor, ein Bauwerk ohne jedes dekorative Element und mit wegweisenden konstruktiven Neuerungen wie dem Dreigelenkbogen.

Eine neue Epoche brach architektonisch mit der Jahrhundertwende an. Bahnhöfe wurden jetzt wirklich „bahnbrechende" Bauwerke. Nicht nur ihre Hallen, auch die Empfangsbauten trugen immer mehr funktionellem Denken Rechnung. Zunächst noch mit staats- und stadtrepräsentativen „Auflagen" behaftet, entstand Europas seinerzeit größter Bahnhofsneubau: der Hauptbahnhof Leipzig mit seiner baukünstlerisch anspruchsvollen und doch architektonisch ausgewogen dimensionierten 300-Meter-Front. Dieses klassisch gewordene Baudenkmal steht genau im Schnittpunkt zweier Epochen – in seiner Großartigkeit und repräsentativen Grundgestaltung bildet es den architektonischen Ausklang des historisierend denkenden 19. Jh., in seiner funktionellen Orientierung und zweckmäßigen Gesamtanlage sowie der Hallenarchitektur den Auftakt des sachlichen Bauens des frühen 20. Jh. Nach Bombenschäden im zweiten Weltkrieg ist der Leipziger Hauptbahnhof in nahezu ursprünglicher Gestalt wiederhergestellt worden (Foto ↗ S. 221).

Bis zur Jahrhundertwende hatte die Eisenbahn ihre technische Entwickung als Verkehrsweg und Verkehrsmittel zu einem ersten Abschluß gebracht. Expreßzüge verkehrten quer durch Europa und bis nach Asien, die großen Zentralbahnhöfe erwiesen sich als weit über städtische Grenzen hinaus bedeutende Verkehrsknoten, von ihnen aus eroberten Schienenwege nun auch unterirdisch die europäischen Großstädte. In dieser Phase der Entwicklung begannen Stahl und Beton neue Bauformen hervorzubringen. Sie kamen einer Forderung entgegen, welche den Zweck über die Ästhetik her-

Repräsentatives Gebäude in der Bahnhofstraße in Gotha



kömmlicher Art stellte, die Funktion sollte die Gestalt eines Bauwerks, einer baulichen Anlage, ja ganzer Städte bestimmen. Im Bahnhof ordneten sich die Wege und das Verhalten der Reisenden zwar den Schemen und Raumformen – die aus dem römischen Staatsbau, vom barocken Schloß und Architekturformen vergangener Gesellschaftsepochen abgeleitet worden waren – ein, nach den neuen funktionalistischen Forderungen aber sollte sich der architektonische Rahmen den notwendigen Wegen und dem Zweck anpassen. In Deutschland verhinderten zunächst der erste Weltkrieg und dessen Folgen, dann Vorbereitung und Chaos des zweiten Weltkrieges so wegweisende neue Bahnhofsgestaltungen, wie sie auf den Reißbrettern der Architekten bereits entwickelt worden waren.

Dennoch kam es zu einigen modernen Bahnhofsneubauten wie 1928 in Meißen. Hier wurde ein auf die Funktion des Bahnhofs bezogenes Empfangsgebäude geschaffen, in dem mit glatten und kubischen Architekturformen das Prinzip der einfachen Verbindung zwischen Straße und Schiene in Bauformen umgesetzt ist – eine funktionelle Architekturlösung, die bereits 1903 mit dem Bahnhof Stralsund vorgezeichnet wurde – dort in bodenständige Formen der Backsteingotik in einen „Heimatstil" eingekleidet.

Auf solches landschaftlich traditionelles Bauen bezog man sich nach der Jahrhundertwende vor allem bei vielen Neubauten kleinerer Stationsgebäude, Klein- und mittelstädtischen Bahnhofsempfangsbauten oder besonders den Stellwerkshäusern. So tragen viele Bahnhöfe im Süden der DDR die hier traditionell verbreiteten Holzverkleidungen oder sind in Fachwerk – zum Teil in rein dekorativer Hinzufügung – errichtet, während im Norden der seit dem Mittelalter landschaftsprägende Backsteinbau vorherrscht. In vielem aber spiegeln die „kleinen" bauliche Gestaltungstendenzen der großen Bahnhöfe wider. Markant sind auch heute noch die sächsischen und preußischen frühen „Typengebäude" von Bahnhöfen, Stellwerken, Bahnwärterhäuschen, welche sich in einheitlichen Ausformungen oder Baumaterialien entlang ganzer Strekken zeigen.

Viele der historischen Bahnhöfe und ihre Empfangsbauten erfüllen noch immer ihre Aufgabe, wenngleich sie in manchen Einrichtungen – nicht immer sind es nur die gastronomischen und sanitären – Wünsche offen lassen. Mit Recht stellt sich die Frage: Soll man immer das historisch Gewachsene durch Neues ersetzen, wenn dieses Alte sich bewährt hat und auf absehbare Zeit weiterhin brauchbar bleibt? Gewiß muß sich ein Bahnhof neuen gesellschaftlichen und verkehrstechnischen Bedingungen anpassen, gewiß wird sich dabei auch einiges an seinem Äußeren und vieles in seinem Inneren verändern. Dennoch bleiben Bahnhöfe Zeugnisse der Geschichte der Eisenbahn – vielleicht sogar die beständigsten. Denn die Triebfahrzeuge, Wagen und technischen Einrichtungen haben im Laufe von 150 Jahren mehrfach ihre Konstruktion und ihre Gestalt gewandelt. Das Architekturbild der Bahnhöfe aber blieb ein Spiegel der

Bahnsteighalle des Berliner Hauptbahnhofs (ehemaliger Ostbahnhof)





Empfangsgebäude des Bahnhofs Meißen, erbaut 1928

historischen Epochen, durch die sich die Eisenbahn bewegt hat.

So sind auch die nach dem zweiten Weltkrieg an Stelle kriegszerstörter Anlagen neu entstandenen Bahnhöfe und Empfangsgebäude mit Sicherheit Geschichtszeugnisse – auch wenn wir sie in diesem Sinne heute noch gar nicht verstehen und ganz selbstverständlich, oft unachtsam genug, im schnellen Reiseverkehr wahrnehmen und im Berufsverkehr zum Alltag gehörend nutzen. Auch sie reflektieren Wandlungen funktioneller wie ästhetischer Gesichtspunkte und damit unseres Reiseverhaltens und unserer Architekturempfindung.

Der in den fünfziger Jahren errichtete neue Empfangsbau des Dessauer Hauptbahnhofs nimmt bewußt Bezug auf die klassizistische Bautradition dieser Stadt, welche nach den Zerstörungen des zweiten Weltkrieges nur noch rudimentär und in einzelnen Bauwerken erlebbar blieb. Mit der Industrialisierung des Bauwesens griff erneut ein mehr funktionelles Denken in der Neugestaltung von Bahnhofsbauten ein. Es offenbart sich in Zweckbauten wie dem Fährbahnhof Saßnitz, dem Empfangsgebäude am Hauptbahnhof Potsdam und schließlich den gestalterisch versachlichten neuen Bauten am oberen Bahnhof in Plauen und am Bahnhof Cottbus. Die notwendige Einbindung einer neuen Bahnhofsgestalt in vorhandene städtebauliche Räume ließ den Bahnhof Berlin-Lichtenberg in seiner funktionell und ästhetisch ausgewogenen Form entstehen.

Erhaltung und neues Erschließen des gebauten Kulturerbes, zu dem eine große Zahl von Bahnhöfen, Eisenbahnbrücken, sogar Lokomotivschuppen – wie der im früheren Bahnbetriebswerk Dresden-Altstadt – und auch Streckenabschnitte gehören, ergänzen sich mit dem Traditionsbewußtsein nicht nur der Eisenbahner der Deutschen Reichsbahn. Die Stationsgebäude zwischen Hagenow Land und Paulinenaue an der historischen Berlin-Hamburger Eisenbahn, die Bauten, welche die Strecken von Stralsund über Neustrelitz nach Berlin, von Riesa nach Karl-Marx-Stadt oder zwischen Großbothen und Meißen, Bischofswerda und Zittau, Saalfeld und Sonneberg, Wernigerode und Nordhausen begleiten, dienen dem heutigen Reise-, Berufs- und Güterverkehr und verleihen doch diesen Schienenwegen ein eigenes Fluidum. Gegenwart und Geschichte, naturgegebene Landschaft und deren spezifische Bauweise durchdringen einander in lebendiger Form. Der Reisende – und mag er es nur im Vorüberfahren bemerken – empfindet hier die Bahn als ein Stück unserer Kulturlandschaft. Gibt es einen besseren Beweis für Aussagekraft und Nutzen der Geschichte für unser Heute?

Brücken

Im Streckennetz der Deutschen Reichsbahn gibt es mehr als 12000 Brücken (Tabelle 3). Das heißt: Im Verlauf eines jeden Kilometers Eisenbahnstrecke liegt nahezu eine Eisenbahnbrücke!

Nach den Vorschriften der Deutschen Reichsbahn sind Eisenbahnbrücken alle Bauwerke zur Überwindung von Zwischenräumen im Bahnkörper mit 2,00 m und mehr lichter Weite. Damit zählen zu den Brücken sowohl die kleinen Grabenbrücken – im Eisenbahnbau auch als Durchlässe bezeichnet – als auch die Riesen, die tief eingeschnittene Täler überspannenden massi-



Empfangsgebäude des Bahnhofs Plauen oberer Bahnhof, erbaut 1973

Lokschuppen im Bahnbetriebswerk Dresden (Altstadt)

Tabelle 3
Längste Eisenbahnbrücken der Deutschen Reichsbahn

Brücke	Nächster Bahnhof	DR-Kursbuch-Strecke	Länge m	Höhe m	Bauart Material	Baujahr
Elbbrücke	Wittenberge	770	1 030	–	Flußeisen	1909/10
Elbbrücke	Hämerten	750	820	–	St 48	1923/26
Göltzschtalbrücke	Reichenbach (V)	460	574	78	Ziegel	1846/51
Sundbrücke	Stralsund Rügendamm	950	540	–	St 48	1936
Herrenkrugbrücke	Magdeburg	700	478	–	Fachwerk	1976/78
Neißeviadukt	Görlitz	–	472	45	Granit	1844/47
Oderbrücke	Frankfurt (O)	–	450	–	St 48	1899; 1926
Muldetalbrücke	Cossen	430	425	68	Sandstein	1870/71
Viadukt	Putzkau	250	400		Naturstein	1879
Elbbrücke	Torgau	210	350	–	Stabbogen	1872
Saalebrücke	Könnern	670	347	–	Vollwandtrog	1959
Elbbrücke	Riesa	320	345	–	Stabbogen	1964/66
Talbrücke	Wiesebach	509	330	–	Sandstein	1892
Hetzdorfer Viadukt	Falkenau Süd	410	326	43	Granit, Gneis	1866/68
Muldebrücke	Wurzen	320	281	–	Stahl	1838; 1875
Elstertalbrücke	Jocketa	540	279	68	Granit	1846/51
Zschopaubrücke	Limmritz	400	270	32	Sandstein	1846/52
Piesauviadukt	Lichte Ost	566	258	30	Bruchstein	1913
Viadukt	Markersbach	450	240	38	Schweißeisen	1887/88
Viadukt	Lengenfeld unterm Stein	666	237	23	Schweißeisen	1880
Viadukt	Mücheln	606	231	17	Bruchstein Betonfertigteile	1964
Elbbrücke	Roßlau (Elbe)	680	216	–	Fachwerk	1969/70
Heiligenborntalbrücke	Waldheim	400	211	41	Sandstein	1852

von Viadukte. Als Kunstbauten in der Landschaft gehören Eisenbahnbrücken zu den schönsten von Menschenhand geschaffenen Konstruktionen der Technik und der Architektur.

Mit Eröffnung der Eisenbahnstrecke Leipzig–Dresden in den Jahren 1838/39 sind auch die ersten beiden großen Eisenbahnbrücken in Deutschland gebaut und dem Verkehr übergeben worden: im Jahr 1838 die Brücke über die Mulde bei Wurzen, und im Jahr 1839 die Brücke über die Elbe bei Riesa. Beide Bauwerke existieren in ihrer Ursprungsausführung nicht mehr, da ihre in Bogenform ausgeführten hölzernen Überbauten nicht lange den Belastungen des Eisenbahnbetriebs bzw. den Naturgewalten widerstanden. Holz als Brückenbaumaterial, anfällig gegen Feuer und Fäulnis, mußte deshalb schon bald durch Mauerwerk ersetzt werden. Während die Riesaer Elbbrücke nach Unterspülung der Pfeiler durch Hochwasser im Jahr 1876 abgetragen werden mußte, gilt die Muldebrücke bei Wurzen mit ihren heute noch in einzelnen Teilen der Fundamente und Pfeiler bestehenden Konstruktion als das größte erhaltene Brückenbauwerk dieser ersten Fernbahnstrecke Deutschlands.

Das Prädikat, die älteste deutsche, noch im ursprünglichen Zustand seit 1838 in Betrieb befindliche Eisenbahnbrücke zu sein, kommt der Brücke über die F 6 zwischen dem Bahnhof Wurzen und dem Haltepunkt Kühren beim Kilometer 29,25 der Eisenbahnstrecke Leipzig–Dresden zu. Diese Brücke – aus Bruchsteinmauerwerk mit Sandsteinverblendung errichtet – ist Zeugnis einer bemerkenswert exakten Steinmetzarbeit.

Als beim Bau weiterer Eisenbahnstrecken Mitte des vorigen Jahrhunderts vor allem im Erzgebirgsvorland tiefe Täler und breite Flüsse überspannt werden mußten, entstanden in großer Zahl Gewölbebrücken aus Naturstein- und Ziegelmauerwerk. Die beiden bekanntesten Zeugen dieser Art im Streckennetz der Deutschen Reichsbahn sind die Göltzschtalbrücke und die Elstertalbrücke (↗ E6) im Vogtland. Beide Brükken wurden im Jahr 1851 in Betrieb genommen und waren damals mit 78 Metern bzw. 68 Metern die höchsten Brücken der Welt.

In der zweiten Hälfte des 19. Jh. wurden vorwiegend stählerne Eisenbahnbrücken errichtet. In diese Kategorie gehören im Streckennetz der Deutschen Reichsbahn u. a. die alte Elbbrücke Wittenberge, der Ziemestalviadukt Liebschütz, der Viadukt Markersbach (↗ F4), die Heiligenborntalbrücke bei Waldheim, der Viadukt in Angelroda. Anfang der 30er Jahre dieses Jahrhunderts hielten dann die Betonbrücke und die Stahlbetonbrücke Einzug in den Eisenbahnbrükkenbau. In den letzten 25 Jahren setzte sich das Bauen mit Fertigteilen, ähnlich wie im übrigen Bauwesen, auch beim Bau von Eisenbahnbrükken durch. Ein Beispiel für diese moderne Bauweise ist der 231 m lange Viadukt bei Mücheln im Geiseltal.

Da das heutige Streckennetz der Deutschen Reichsbahn in seiner Grundstruktur zu fast 90 Prozent im vorigen Jahrhundert entstand, ist auch das Durchschnittsalter der Eisenbahnbrükken sehr hoch. Es beträgt bei den massiven Überbauten 102 Jahre und bei den stählernen Überbauten 56 Jahre. Im Verlauf des zweiten Weltkriegs waren viele Eisenbahnbrücken zerstört oder so schwer beschädigt worden, daß an Stelle der alten neue Brücken gebaut oder die beschädigten wieder instand gesetzt werden

Die Göltzschtalbrücke bei Netzschkau, erbaut 1845/51



mußten. Zu den bedeutendsten neugebauten Eisenbahnbrücken bei der Deutschen Reichsbahn gehören u.a. die Elbbrücke Riesa (↗ F7), die Elbbrücke Lutherstadt Wittenberg (↗ D1), die Brücke über den Templiner See bei Potsdam, die Elbbrücke Roßlau, die Herrenkrugbrücke Magdeburg (↗ C2), Spree- und Havelbrücken in und um Berlin im Verlauf des Berliner Außenringes, die Saalebrücke bei Könnern (↗ c9) und die vielen Brücken geringerer Abmessungen in den Betriebskreuzen des Berliner Außenringes, beispielsweise beim Biesdorfer oder beim Grünauer Kreuz. Alle diese Brückenneubauten fügen sich harmonisch in ihre Umgebung ein, sind instandhaltungsarm und so konstruiert, daß schnell verschleißende Teile leicht ausgewechselt werden können.

Für die Vergangenheit typische und besonders schöne Eisenbahnbrücken stehen unter Denkmalschutz. Diese Zeugen der Baukunst sind nicht nur instand zu halten, sondern sorgfältig zu restaurieren. In beispielgebender Weise widmen sich die Eisenbahner der Brückenmeistereien der Deutschen Reichsbahn diesem kulturhistorischen Anliegen. Aber nicht immer kann bei der Instandsetzung der älteren Viadukte und Brücken der ursprüngliche Zustand wiederhergestellt werden, denn die Bauwerke müssen – um dem modernen Fahrbetrieb gerecht zu werden – den höheren Fahrgeschwindigkeiten, der größeren Achsfahrmasse, der dichteren Zugfolge und damit den gestiegenen Belastungen insgesamt sowie dem erweiterten Lichtraumprofil angepaßt werden.

Im Streckennetz der Deutschen Reichsbahn gibt es auch einige Sonderkonstruktionen von Eisenbahnbrücken. Hierzu zählen beispielsweise die Klappbrücke in Anklam über die Peene und der als Klappbrücke ausgeführte mittlere Teil der Ziegelgrabenbrücke im Verlauf des Rügendammes (↗ A1), ferner die in ihrer heutigen Form aus dem Jahre 1934 stammende, ursprünglich 1846/47 gebaute Eisenbahnhubbrücke in Magdeburg.

Die brückenreichste Trasse im Netz der Deutschen Reichsbahn ist übrigens die Strecke Saalfeld (Saale)–Probstzella–Sonneberg (↗ D6).

Neben den Eisenbahnbrücken existieren im Netz der Deutschen Reichsbahn unzählige Eisenbahnunterführungsbauwerke: Straßenbrükken findet man an jeder Strecke, Kanalbrükken – wie die bei Eberswalde, wo der Zug unter dem Oder-Havel-Kanal, oder die bei Wolmirstedt, wo die Bahn unter dem Mittellandkanal (↗ S. 134) geführt wird – dagegen recht selten.

Tunnel

In Gebirgen erfordert die Linienführung von Eisenbahnstrecken oftmals die Anlage von Tunneln (Tabelle 4). Sie durchstoßen Bergmassive, um lange Umwege mit großen Steigungen zu vermeiden. In Bau und Erhaltung gehören Tunnel, genau wie Eisenbahnbrücken, zu den teuersten Bauwerken eines Eisenbahnnetzes; aus wirtschaftlichen Gründen werden sie deshalb in

Die Eisenbahnstrecke Berlin–Stralsund unterquert bei Eberswalde-Finow den Oder-Havel-Kanal



Tabelle 4
Längste Eisenbahntunnel der Deutschen Reichsbahn

Tunnel	Zwischen den Bahnhöfen gelegen	Strecken-Nr.	DR-Kursbuch-Strecke	Länge	Inbetriebnahme
				m	
Brandleitetunnel	Gehlberg–Oberhof (Thür)	D9	620	3 039	1884
Küllstedter Tunnel	Küllstedt–Effelder (Eichsf)	–	666	1 530	1880
Blankenheimer Tunnel	Blankenheim Trennungsbahnhof–Blankenheim (Kr Sangerhausen)	C13/C14	650/660	875	1866
Förthaer Tunnel	Eisenach–Förtha (Kr Eisenach)	D15	630	544	1858
Gleisberg-Tunnel	Glashütte (Sachs)–Bärenhecke Johnsbach	f16	311	539	1890
Mühltunnel	Rathmannsdorf–Porschdorf (Kr Pirna)	–	314	377	1877
Elsterberger Tunnel	Elsterberg–Elsterberg Kunstseidenwerk	E4	540	358	1875

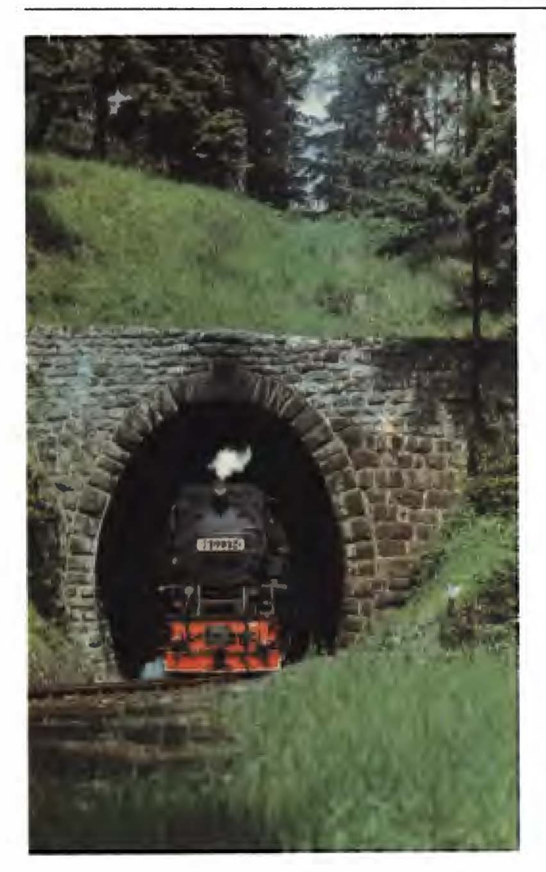
ihrer Länge so knapp wie möglich bemessen. Beim derzeitigen Stand der Technik fällt die Entscheidung für den Bau eines Tunnels, wenn die Baukosten niedriger sind als für seine Umfahrung bzw. als für den Bau eines Einschnitts, wobei der Einschnitt nicht tiefer als 20 m sein sollte.

Obwohl die 1837/39 gebaute Eisenbahnstrecke Leipzig–Dresden nicht durch Gebirgslandschaft führt, war bei ihrer Anlage der Bau eines Tunnels bei Oberau (↗ S. 17) für die seinerzeitigen Verhältnisse unumgänglich. Dieser erste Eisenbahn-Tunnelbau in Deutschland erregte damals viel Aufsehen, 1933/34 wurde er abgetragen. An der Stelle des früheren Südportals ist heute eine der Säulen des alten Tunnelportals als Denkmal aufgestellt.

Da der Oberauer Tunnel nicht mehr existiert, rückten die beiden im Jahre 1852 dem Eisenbahnbetrieb übergebenen Tunnel zwischen Limmritz und Steina mit 128 m Länge und zwischen Waldheim und Schweikershain mit 170 m Länge – beide im Verlauf der Strecke Berlin–Karl-Marx-Stadt (↗ F6) liegend – als älteste Eisenbahntunnel im Streckennetz der Deutschen Reichsbahn an die Spitze; gefolgt vom Tunnel Edle Krone (122 m lang) beim gleichnamigen Haltepunkt im Verlauf der Strecke Dresden–Freiberg (↗ F10), der 1855 eingeweiht wurde. Auch dieser Tunnel bereitete einmal dem Eisenbahnverkehr Hindernisse: Bei der Elektrifizierung erwies sich sein Profil für die Aufnahme der Fahrleitung als zu gering, und durch Felsabtragungen wurde sein Profil erweitert.

Förthaer Tunnel (Strecke Eisenach–Meiningen)





Tunnel der Harzquerbahn

Längster Eisenbahntunnel der Deutschen Reichsbahn ist mit 3039 m Länge der in den Jahren 1880/84 gebaute Tunnel durch das Brandleitemassiv bei Oberhof (↗ D9). Fast in der Mitte des Tunnels liegt bei 640 m über NN der Scheitelpunkt der Strecke von Erfurt nach Suhl. Über dem Scheitelpunkt liegen weitere 240 Meter Gebirge. Der Tunnel verläuft geradlinig, bis auf die letzten Meter, die mit den ersten Weichen und in einem sanften Bogen schon im Bf Oberhof (Thür) liegen. Da der Zug im Tunnel den Rennsteig unterfährt und damit auch die Wetterscheide, ist es durchaus möglich, daß die Reisenden in Gehlberg bei Regen in den Tunnel einfahren und ihn in Oberhof bei Sonnenschein und blauem Himmel verlassen. Neben dem St.-Gotthard-Tunnel in der Schweiz gilt der Brandleitetunnel als wasserreichster Tunnel der älteren Zeit, so daß mehrmals Reparaturen am Gewölbe und an den Widerlagern erforderlich waren, letztmalig bisher in den Jahren 1972/73.

Insgesamt gibt es bei der Deutschen Reichsbahn derzeit 74 Gebirgstunnel mit einer Gesamtlänge von 22 732 m, darunter sind 44 eingleisige und 30 zweigleisige Tunnel. Mit 38 Eisenbahntunneln weist der Rbd-Bezirk Dresden die meisten Tunnel auf (Gesamtlänge 7000 m), mit einer Gesamtlänge von 9800 m bei 26 Tunneln hat der Rbd-Bezirk Erfurt die längste Tunnelstrecke. Der tunnelreichste Streckenabschnitt befindet sich auf der Strecke Gera–Plauen (↗ E4): Auf einer Streckenlänge von 40 km liegen acht Tunnel zwischen Wünschendorf (Elster) und Plauen (Vogtl)-Chrieschwitz. Mit sieben Tunneln folgt die DR-Kursbuch-Strecke 314 zwischen Bad Schandau und Sebnitz (Sachs). Einziger Tunnel auf den Schmalspurbahnen der Deutschen Reichsbahn ist der 58 m lange Tunnel durch den Kleinen Thumkuhlenkopf auf der Harzquerbahn (↗ c8) zwischen Steinerne Renne und Drei Annen Hohne.

Elektrifizierung

Als Werner von Siemens am 31. Mai 1879 auf der Berliner Gewerbeausstellung der Welt die erste brauchbare, mit Starkstrom betriebene elektrische Lokomotive vorführte, ahnte wohl kaum einer der Fahrgäste, die auf der 300 m langen Ringbahn in einem der drei kleinen Wagen saßen und mit der Geschwindigkeit von 7 km/h durch das Ausstellungsgelände fuhren, daß an diesem Tag der elektrische Zugbetrieb seine Geburtsstunde erlebte. Es dauerte zwar noch über 30 Jahre, bis dann am 10. Februar 1911 zwischen Dessau und Bitterfeld auf einer Fernbahnstrecke von 25,6 km Länge die Züge fahrplanmäßig von elektrischen Lokomotiven befördert wurden; nicht mehr mit Gleichstrom wie auf der Berliner Ausstellungsbahn, sondern mit Einphasenwechselstrom und zunächst mit der Frequenz 15 Hz und 10 000 V Spannung. Dieser Tag darf als epochemachendes Ereignis in der Geschichte der elektrischen Zugförderung in Deutschland angesehen werden. Von ausschlaggebender Bedeutung für die weitere Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken um Leipzig und Halle – nach 1913 nun einheitlich mit 16 ²/₃ Hz und 15 000 V – waren die Braunkohlevorkommen im Bitterfelder Revier, die bei der Erzeugung elektrischer Energie für die elektrische Zugförderung in dem eigens von der Eisenbahn errichteten und betriebenen Reichsbahnkraftwerk bei Muldenstein genutzt wurden.

Bis zum Ende des zweiten Weltkriegs hatte das elektrifizierte Streckennetz im damaligen mitteldeutschen Raum eine Länge von etwa 480 km erreicht. Gemäß dem Befehl der Sowjetischen Militäradministration in Deutschland fielen die Anlagen der elektrischen Zugförderung zusammen mit den elektrischen Lokomotiven unter die an die UdSSR zu leistenden Reparationen. Im Jahre 1953 begannen auf Beschluß der Regierung der DDR die Vorarbeiten zum Aufbau der elektrischen Zugförderung auf den Strecken der Deutschen Reichsbahn, wofür die UdSSR die als Reparationsleistung abgegebenen elektrischen Lokomotiven und Einrichtungen des Reichsbahnkraftwerkes Muldenstein an die DDR zurückgaben. Am 1. September 1955 wurde der elektrische Zugbetrieb auf der 37,6 km langen Strecke zwischen Halle (Saale) Hbf und Köthen wieder aufgenommen. In den Jahren bis Ende 1966 wuchs das elektrifizierte Streckennetz auf 668 km an.



Zur schnelleren Ablösung der unwirtschaftlichen Dampfzugförderung erhielt die Dieseltraktion gegenüber der Elektrotraktion bei der Deutschen Reichsbahn ab 1966 den Vorzug, so daß nur noch die damals angefangenen bzw. in Projektierung befindlichen Strecken auf elektrischen Zugbetrieb umgestellt wurden, darunter die Strecke Leipzig–Dresden zur Vollendung des „Sächsischen Dreiecks" von Leipzig über Reichenbach (Vogtl)/Zwickau nach Karl-Marx-Stadt/Dresden und von dort nach Leipzig. Im Jahre 1976 wurde die Entscheidung getroffen, die Streckenabschnitte Bitterfeld–Berlin sowie Dresden–Berlin zu elektrifizieren, und nach 1981 wurde die Elektrifizierung des Deutschen-Reichsbahn-Netzes im Hinblick auf die Nutzung einheimischer Energieträger beschleunigt. Die Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken konzen-



Städte-Expreß auf dem Berliner Innenring nahe S-Bahnhof Ostkreuz

trierte sich auf stark belastete Hauptstrecken, wie den Berliner Außenring, die Strecken Berlin–Rostock, Magdeburg–Schwerin–Rostock, Berlin–Stralsund–Saßnitz sowie auf Verbindungsstrecken zum bereits bestehenden elektrifizierten Streckennetz (siehe Karte). Ende Mai 1986 hatte das elektrifizierte Streckennetz eine Gesamtlänge von 2600 km (ohne die elektrisch betriebene Berliner S-Bahn).

Die Elektroenergie für das Wechselstromnetz mit der Frequenz von $16\frac{2}{3}$ Hz und 15000 V Spannung wird im Reichsbahnkraftwerk Muldenstein bei Bitterfeld gewonnen, oder durch Umformung von 50-Hz-Landesenergie in die $16\frac{2}{3}$-Hz-Bahnenergie. Die im Jahre 1965 auf elektrischen Zugbetrieb umgestellte Rübelandbahn (↗ c6) wird zwischen Blankenburg (Harz) und Königshütte mit 50-Hz-Landesenergie und 25000 Volt Wechselspannung sowie speziellen elektrischen Lokomotiven der Baureihe 251 betrieben; sie stellt damit einen Inselbetrieb dar. Die Strecken Müncheberg–Buckow (Märkische Schweiz) sowie Lichtenhain (an der Bergbahn)–Cursdorf werden mit Gleichstrom und 600 V Spannung betrieben. Zu den elektrifizierten Strecken gehört schließlich das mit Gleichstrom und 750 V Spannung betriebene Streckennetz der Berliner S-Bahn.

Bei der Bahnenergieversorgung wendet die Deutsche Reichsbahn zwei Verfahren an: Bei der zentralen Versorgung arbeiten Kraftwerke und Umformerwerke im Verbund auf ein bahneigenes Fernleitungsnetz von $16\frac{2}{3}$ Hz und 110 kV Spannung, an das die Einspeisestellen der Fahrleitung in Form von Unterwerken angeschlossen sind, in denen die Spannung von 110 kV auf 15 kV transformiert wird, während bei der dezentralen Versorgung an jeder Einspeisestelle der Fahrleitung die 50-Hz-Landesenergie in $16\frac{2}{3}$-Hz-Bahnenergie umgeformt und mit 15 kV Spannung in die Fahrleitung eingespeist wird. Solche Unterwerke der zentralen Versorgung befinden sich beispielsweise in Großkorbetha, Gößnitz

Berliner S-Bahn-Züge im Bahnhof Alexanderplatz

und Leipzig, dezentrale Umformerwerke beispielsweise in Magdeburg, Wünsdorf, Doberlug-Kirchhain, Löwenberg, Rostock, Bützow.

Fahrzeuge der Eisenbahn

Das Bild jeder Eisenbahn wird neben den Eisenbahnstrecken, Brücken, Tunneln, Signalen, Stellwerken und Bahnhöfen – zusammen als ortsfeste Anlagen bezeichnet – vor allem durch die Eisenbahnfahrzeuge: Lokomotiven und Triebwagen, Reisezugwagen und Güterwagen gekennzeichnet.

So vielgestaltig die Eisenbahnfahrzeuge in ihrer Konstruktion, ihrem Zweck und ihrem Aussehen sind, so gibt es doch einige Bauteile und Einrichtungen, die in gleicher oder ähnlicher Art und Weise bei allen Eisenbahnfahrzeugen vorhanden sind: die Laufwerke, die Kupplungen und die Bremsen.

International gültige und für die Bahnen verbindliche Vorschriften bestimmen die einheitliche Ausführung dieser Bauteile; die Einheitlichkeit ist die Grundlage dafür, daß die verschiedenen Eisenbahnfahrzeuge, auch anderer Länder, zu Zügen zusammengestellt werden können.

Voraussetzung für die Vormachtstellung der Eisenbahn beim Personen- und Gütertransport ist ihr ebenso einfaches wie geniales technisches Prinzip: Das sich auf eiserner Schiene bewegende eiserne Rad, das durch den Spurkranz am Rad zwangsgeführt wird, weist einen sehr geringen Rollwiderstand bei einem ausreichenden Haftwiderstand zur Schiene auf. Von allen Objekten der Eisenbahn finden ihre Fahrzeuge das weitaus größte Interesse der Öffentlichkeit; unter ihnen stehen in der Gunst der Interessenten und Liebhaber die Lokomotiven an erster Stelle.

Dampflokomotiven

Zwischen der ersten Fahrt der „SAXONIA", der ersten brauchbaren, in Deutschland gefertigten Dampflokomotive, 1838 von Professor Andreas Schubert in Uebigau bei Dresden für die Leipzig-Dresdner Eisenbahn gebaut, und der Indienststellung der letzten für die Deutsche Reichsbahn hergestellten Dampflokomotive, der Ende 1960 im damaligen VEB Lokomotivbau „Karl Marx" Babelsberg gefertigten 50 4088, liegen über 120 Jahre.

In dieser Zeitspanne hat allein die Dampflokomotive der Eisenbahn zu ihrer überragenden Stellung im Verkehr verholfen. Dieser Monopolstellung über viele Jahrzehnte hinweg verdankt sie ihre auch heute noch währende Sympathie bei alt und jung, obwohl – wie bei vielen Eisen-

Diesellokomotive der Baureihe 110 auf der Fahrt bei Grünhainichen-Borstendorf



Tabelle 5

Technische Kenngrößen von Dampflokomotiv-Baureihen (Auswahl)

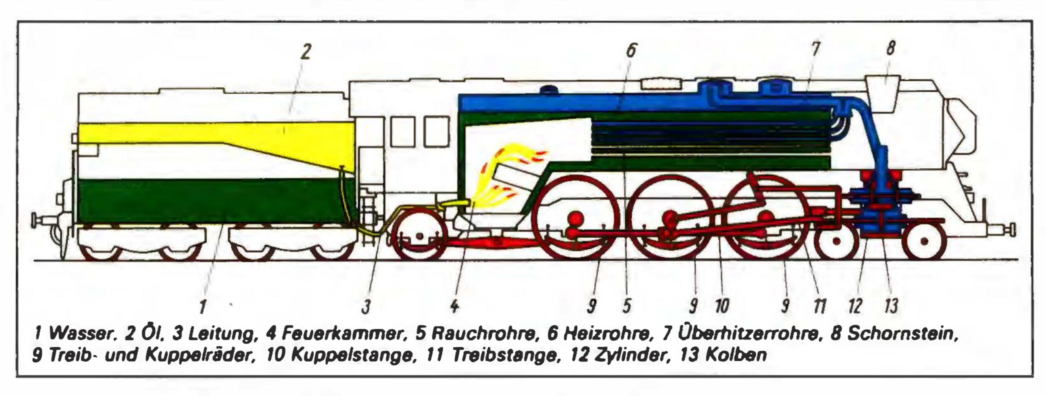
Baureihe	Bauart	Tender	Spurweite	Länge über Puffer	Dienstmasse	Höchstgeschwindigkeit
			mm	mm	t	km/h
41 Rekolok	1'D1' h2	2'2'T32	1 435	23 905	103,2	90
50.35 Rekolok	1'E h2	2'2't26	1 435	22 940	88,2	80
52.8 Rekolok	1'E h2	2'2'T30	1 435	22 975	89,7	80

bahnen der Welt so auch bei der Deutschen Reichsbahn – ihre Tage gezählt sind und auf den Normalspurstrecken der letzte dampflokbespannte Zug im Regelverkehr bald abgefahren sein wird. In beispielgebender Weise um die Erhaltung technischer Denkmale bemüht, entschloß sich die Deutsche Reichsbahn bereits 1966, zahlreiche historische Dampflokomotiven der Normal- und Schmalspur der Nachwelt zu erhalten, und zwar als museumsgerecht aufzustellende Fahrzeuge bzw. als für Traditions- und Sonderfahrten betriebsfähig vorzuhaltende Fahrzeuge. So wird es nach über 120jähriger Geschichte deutschen Dampflokomotivbaus noch möglich sein, die Faszination der gebändigten Naturkraft Dampf, die kraftvollen Bewegungen der Dampfmaschine, das Spiel der Räder und Stangen zu erleben.

Aufbau und Wirkungsweise der Dampflokomotive zeigt die Abbildung. Die Energie für die Dampferzeugung wird aus Steinkohle gewonnen, die der Heizer aus dem Vorratsbehälter in die Feuerbüchse schaufelt. Schlepptenderlokomotiven führen ihren Kohle- und Wasservorrat in einem fest mit der Lokomotive gekuppelten Tender mit, an dessen Seitenwänden das Fassungsvermögen an Kohle und Wasser angeschrieben steht. Tenderlokomotiven haben die

Schnellzug-Dampflokomotive der Baureihe 01⁵ im Bahnhof Saalfeld (Saale)





1 Wasser, 2 Öl, 3 Leitung, 4 Feuerkammer, 5 Rauchrohre, 6 Heizrohre, 7 Überhitzerrohre, 8 Schornstein, 9 Treib- und Kuppelräder, 10 Kuppelstange, 11 Treibstange, 12 Zylinder, 13 Kolben

Aufbau und Wirkungsweise einer Dampflokomotive, dargestellt an einer Lokomotive mit Ölhauptfeuerung der Baureihe 01 der Deutschen Reichsbahn

Betriebsvorräte in einem hinter der Rückwand des Führerhauses angebrachten Behälter und in seitlich des Kessels angeordneten Wasserkästen. Ölgefeuerte Lokomotiven besitzen anstelle des Kohlebehälters einen Ölbunker. In der Feuerbüchse der Lokomotive wird Brennstoff (Kohle, Kohlenstaub oder Öl) verbrannt. Die heißen Verbrennungsgase durchströmen die im Lokomotivkessel angeordneten Heiz- und Rauchrohre (bei Heißdampflokomotiven) und geben ihre Wärme an das im Kessel befindliche Speisewasser ab. Aus den Rohren gelangen die Rauchgase in die Rauchkammer und strömen über den Funkenfänger durch den Schornstein ins Freie. Der im Lokomotivkessel erzeugte Dampf gelangt über den vom Lokomotivführer betätigten Regler entweder unmittelbar vom Dampfdom auf dem Lokomotivkessel in die Triebwerksdampfmaschine (wie bei Naßdampflokomotiven) oder erst nach Durchströmen des Überhitzers (bei Heißdampflokomotiven), wobei sich die Temperatur des Dampfes weiter erhöht und eine Dampftrocknung eintritt. In den Zylindern der Triebwerksdampfmaschine wird die Kraft des Dampfes vom Dampfkolben über die Kolbenstange, den Kreuzkopf und die Treibstange auf den Treibradsatz übertragen. Durch Kuppelstangen sind weitere Radsätze, die Kup-

Rauchkammer, Zylinder und Drehgestell der Dampflokomotive 03 1010

Güterzug-Dampflokomotive, Baureihe 44

Schmalspurdampflokomotive 99 1606

Tabelle 6

Technische Kenngrößen von historischen Dampflokomotiven (Auswahl)

Betriebs-nummer bzw. Name	Bauart	Tender	Spur-weite	Hersteller	Fabrik-nummer	Baujahr	Länge über Puffer	Dienst-masse	Höchst-ge-schwin-digkeit	Zustand/Aufent-halt
			mm				mm	t	km/h	
01 005	2'C1' h2	2'2'T32	1 435	Borsig	11997	1925	23 750	111,3	120	nicht betriebs-fähig
03 001	2'C1' h2	2'2'T34	1 435	Borsig	12251	1930	23 905	99,6	130	betriebsfähig
02 0201-0 ex 18 201	2'C1' h3	2'2'T34	1 435	Raw Meiningen aus 61 002, 45 024 und 44 468 (Tender)		1961 Umbau	25 145	172,0	175	betriebsfähig
17 1055 ex Osten 1135	2'C h4v	2'2'T31,5	1 435	Henschel	11512	1913	20 910	83,1	120	nicht betriebs-fähig
35 1113-6	1'C1' h2	2'2'T28	1 435	LKM Babelsberg	123113	1959	22 660	138,0	110	betriebsfähig
38 205 ex Sachs 3656	2'C h2 ex sä. XII H2	2'2'T21	1 435	Hartmann	3387	1910	18 972	113,4	90	betriebsfähig
65 1049-9	1'D2' h2	–	1 435	LKM Babelsberg	121049	1956	17 500	113,0	90	betriebsfähig
95 6676 ex MAMMUT	1'E1' h2	–	1 435	Borsig	10353	1919	12 450	98,8	50	nicht betriebs-fähig
99 162 ex Sachs 252	B'B' n4v	–	1 000	Hartmann	252	1902	10 480	41,8	30	nicht betriebs-fähig/VMD
99 5901-6 ex NWE 11	B'B n4vt	–	1 000	Jung	258	1897	8 875	36,0	30	betriebsfähig
MULDENTHAL	1'B n2t	–	1 435	Hartmann	164	1861	8760	34,0		nicht betriebs-fähig/VMD

Erklärung der Abkürzungen:

- Raw Reichsbahnausbesserungswerk
- LKM VEB Lokomotivbau „Karl Marx"
- VMD Verkehrsmuseum Dresden
- NWE Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn

pelradsätze, mit dem Treibradsatz verbunden, um eine größere Zugkraft zu erzielen. Der verbrauchte Dampf strömt als Abdampf über den Ausströmraum des Schiebers, die Ausströmrohre, das Blasrohr zur Anfachung des Feuers in der Feuerbüchse und den Schornstein ins Freie. Auf dem Führerstand befinden sich der Handgriff des Reglers zur Regelung der Dampfzufuhr zu den Zylindern und das Steuerungshandrad zum Wechsel der Fahrtrichtung, ferner Betätigungsventile für Hilfsmaschinen und -einrichtungen, wie Kesselspeisepumpen, Luftpumpen, Lichtmaschine, Zugheizung, das Führerbremsventil, Meßinstrumente und Apparaturen.

Als Treib- und Steuerungsgestänge zur Übertragung der Kräfte und Festlegung der Fahrtrichtung hatte sich im deutschen Lokomotivbau die Heusinger-Steuerung durchgesetzt, benannt nach Edmund Heusinger von Waldegg, der diese schon 1850 entwickelt hat.

Der Einsatz von Dampflokomotiven in planmäßigen Umläufen ging bei der Deutschen Reichsbahn in den letzten Jahren rapide zurück und beschränkte sich bei Normalspurdampflokomotiven Ende 1985 auf die Baureihen 41, 50.35-37 und 52.8 und auf die Schmalspurbaureihe 99 in den Spurweiten 750 mm, 900 mm und 1000 mm. Unter den historischen Dampflokomotiven der Deutschen Reichsbahn befinden sich zahlreiche interessante Exemplare, wie die älteste in der DDR im Original erhaltene Dampflokomotive „MULDENTHAL" (zu sehen im Verkehrsmuseum Dresden), die älteste noch im Dienst bei der Deutschen Reichsbahn stehende Dampflokomotive mit der Betriebsnummer 99 5901-6 (eingesetzt auf der Selketalbahn, ↗ c12), die mit einer Höchstgeschwindigkeit von 175 km/h derzeit schnellste Dampflokomotive der Welt mit der Betriebsnummer 02 0201-0 (zu Sonderfahrten eingesetzt), die Fairlie-Lokomotive System Pechot-Bourdon in der Spurweite 1000 mm mit der Betriebsnummer 99 162, von deren Bauart es nur noch ganz wenige Exemplare auf der Welt gibt. Technische Kenngrößen der letzten eingesetzten Dampflokbaureihen und historischer Dampflokomotiven enthalten die Tabellen 5 und 6.

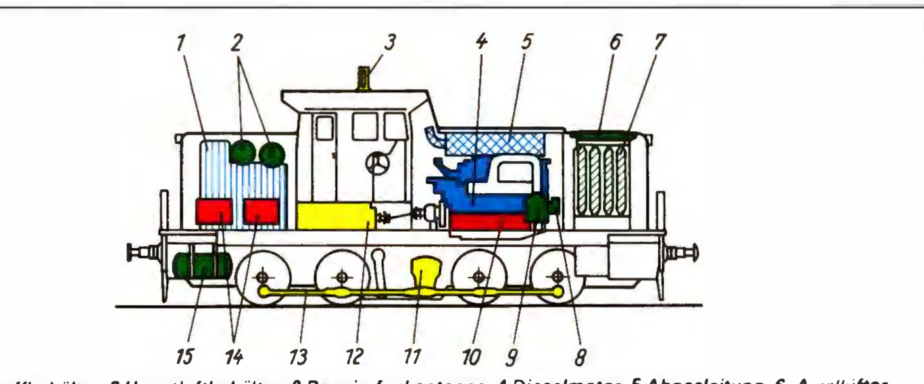
Diesellokomotiven

Nach dem Ende des zweiten Weltkrieges gab es im Triebfahrzeugpark der Deutschen Reichsbahn keine einzige Großdiesellokomotive für die Zugförderung. Lediglich etwa 50 frühere Wehrmachtslokomotiven und Kleinlokomotiven der Leistungsgruppen I und II mit Antrieb durch Dieselmotoren standen für Rangierzwecke zur Verfügung.

Obwohl bis Ende 1960 im damaligen VEB Lokomotivbau „Karl Marx" Babelsberg noch Dampflokomotiven gebaut wurden, hatten seit der Entscheidung, ergänzend zur Elektrifizierung die Dieseltraktion für Zugförderleistungen und den Rangierbetrieb einzuführen, bereits 1955 die Vorbereitungen in Konstruktion und Technologie für den Bau von Rangier- und Streckendiesellokomotiven mit Leistungen zwischen 150 PS und

Diesellokomotive, Baureihe 119





1 Kraftstoffbehälter, 2 Hauptluftbehälter, 3 Rangierfunkantenne, 4 Dieselmotor, 5 Abgasleitung, 6. Axiallüfter, 7 Kühler, 8 Luftverdichter, 9 Luftfilter, 10 Lichtanlaßmaschine, 11 Schwungmasse, 12 Strömungsgetriebe, 13 Treibstangen, 14 Batteriekästen, 15 Hilfsluftbehälter

Anordnung der Maschinen und Geräte in der Rangier-Diesellokomotive (hydraulische Kraftübertragung) Baureihe 106 der Deutschen Reichsbahn

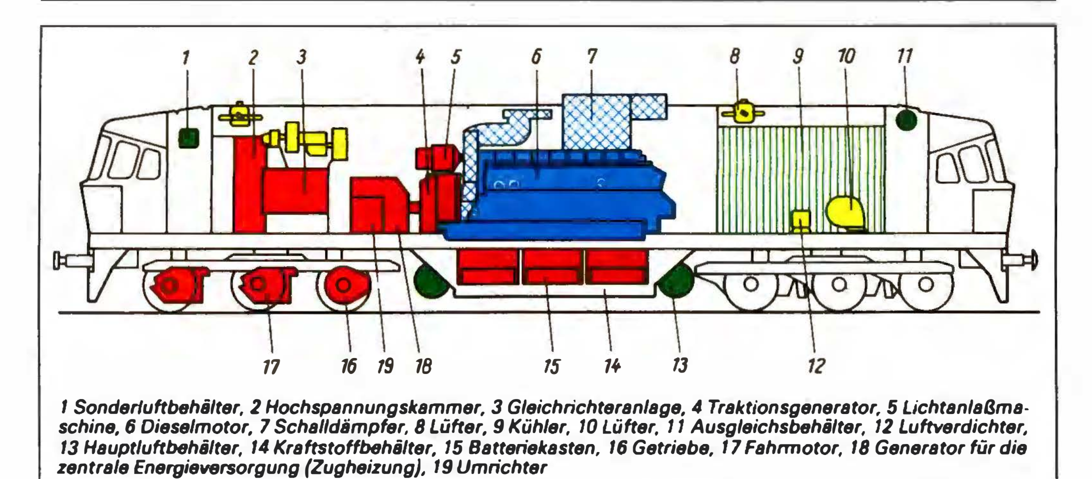
2400 PS nach einem Typenprogramm begonnen. Von 1958 bis 1960 lieferte Babelsberg für die Baureihen V 15, V 60, V 100 und V 180 (alle Normalspur) und V 36 (750-mm-Schmalspur) die Musterlokomotiven und begann nach ihrer Erprobung auf dem Streckennetz der Deutschen Reichsbahn mit der Serienfertigung. Lediglich die Schmalspurdiesellokomotive und die Streckenlokomotive mit 2400 PS Leistung gingen nicht in Serie. Bereits 1962 wurde aus der ČSSR die Rangierlokomotive Baureihe V 75 gekauft. Da der hohe Bedarf an Neubaudiesellokomotiven für die Traktionsumstellung nicht aus eigener Produktion gedeckt werden konnte, begann der Import von Diesellokomotiven aus der UdSSR, ab 1966 der Streckenlokomotive Baureihe V 200 und ab 1970 der Streckenlokomotive Baureihe V 300. (Der Kennbuchstabe V bedeutet Verbrennungsmotor; die nachfolgende zwei- oder dreistellige Ziffer – mit 10 multipliziert – gibt die Motorleistung in PS an.) 1970 führte die Deutsche Reichsbahn für ihre Triebfahrzeuge

Diesel-Rangierlokomotive, Baureihe 106

Tabelle 7

Technische Kenngrößen von Diesellokomotiv-Baureihen

Baureihe	Achsfolge	Höchstgeschwindigkeit	Motorleistung	Dienstmasse	Kraftübertragung	Kraftstoffvorrat	Hersteller	Erstes Baujahr
		km/h	kW	t		l		
Rangierlokomotiven								
100.1-7	B	30	58–92	16	mechanisch	110	verschiedene	1932
100.8-9	B	30	77–92	17	hydraulisch	110	verschiedene	1933
101.1-3	B	37	132	20,0	hydraulisch	350	VEB Lokomotivbau „Karl Marx" Babelsberg (LKM)	1960
101.5	B	35	162	20,0	hydraulisch	350	LKM	1960
102.0	B	35	162	23,3	hydraulisch	400	LKM	1967
102.1	B	40	162	24,6	hydraulisch	500	VEB Luft- und Kältetechnik Babelsberg	1969
106.0-1	D	30/60	478	53,0	hydraulisch	2 100	LKM	1961
105/106.2-9	D	30/60	478	58,0	hydraulisch	2 100	VEB Lokomotivbau – Elektrotechnische Werke „Hans Beimler" Hennigsdorf (LEW)	1964
107	Bo'Bo'	60	551	63,3	elektrisch	1 500	ČKD	1962
111	B'B'	65	736	64,0	hydraulisch	2 370	LEW	1980
Streckenlokomotiven								
110.0-1	B'B'	65/100	736	66,1	hydraulisch	2 500	LEW	1966
110.2-8	B'B'	100	736	63,2	hydraulisch	2 500	LEW	1969
112.2-8	B'B'	100	883	63,2	hydraulisch	2 500	LEW/Umrüstung im Reichsbahnausbesserungswerk (Raw) Stendal	
118.0	B'B'	120	2 × 662	78,0	hydraulisch	3 800	LKM	1962
118.1	B'B'	120	2 × 736	78,7	hydraulisch	3 700	LKM	1965
118.2-4	C'C'	120	2 × 736	93,6	hydraulisch	3 700	LKM	1966
118.5	B'B'	120	2 × 736	78,0	hydraulisch	3 800	LKM/Umrüstung im Raw Karl-Marx-Stadt von 118.0	
118.6-8	C'C'	120	2 × 883	93,6	hydraulisch	3 700	LKM/Umrüstung im Raw Karl-Marx-Stadt von 118.2-4	
119	C'C'	120	2 × 995	98,1	hydraulisch	400	Lokomotivwerke „23. August" Bukarest	1978
120	Co'Co'	100	1 470	115,1	elektrisch	3 900	Diesellokomotivfabrik „Oktoberrevolution" Woroschilowgrad (bis 1972: Lugansk) (Wo)	1966
130	Co'Co'	140	2 205	116,2	elektrisch	6 000	Wo	1970
131	Co'Co'	100	2 205	116,2	elektrisch	6 000	Wo	1973
132	Co'Co'	120	2 205	122,4	elektrisch	6 000	Wo	1973
142	Co'Co'	120	2 940	124,7	elektrisch	6 000	Wo	1977



1 Sonderluftbehälter, 2 Hochspannungskammer, 3 Gleichrichteranlage, 4 Traktionsgenerator, 5 Lichtanlaßmaschine, 6 Dieselmotor, 7 Schalldämpfer, 8 Lüfter, 9 Kühler, 10 Lüfter, 11 Ausgleichsbehälter, 12 Luftverdichter, 13 Hauptluftbehälter, 14 Kraftstoffbehälter, 15 Batteriekasten, 16 Getriebe, 17 Fahrmotor, 18 Generator für die zentrale Energieversorgung (Zugheizung), 19 Umrichter

Anordnung der Maschinen und Geräte in der Diesellokomotive Baureihe 132 (elektrische Kraftübertragung) der Deutschen Reichsbahn

EDV-gerechte Betriebsnummern ein, wodurch sich die Baureihenbezeichnungen wie folgt änderten:

Kleinlokomotiven der Leistungsgruppen I und II	Baureihe 100
V 15	Baureihe 101
V 36 (ehemalige Wehrmachtslokomotiven)	Baureihe 103
V 60	Baureihe 106
V 75	Baureihe 107
V 100	Baureihe 110
V 180	Baureihe 118
V 200	Baureihe 120
V 300	Baureihen 130, 131, 132.

Ab 1976 schließlich importierte die Deutsche Reichsbahn noch zwei Streckenlokomotivtypen: aus der UdSSR die Baureihe 142 und aus der SR Rumänien die Baureihe 119.

Diesellokomotiven, Baureihen 118 und 120



Die Diesellokomotiven haben einen Dieselmotor als Antriebsaggregat, eine Kraftübertragungseinrichtung und das Fahrgestell. Zur Kraftübertragung auf die Treibradsätze ist ein besonderes Getriebe erforderlich, damit das Drehmoment des Dieselmotors und die Geschwindigkeit der Lokomotive bei einer möglichst wirtschaftlichen Drehzahl des Dieselmotors den Betriebsverhältnissen angepaßt werden können. Da der Dieselmotor nicht wie ein Elektromotor unter Belastung anzulaufen vermag und seine Drehrichtung im allgemeinen nicht umkehrbar ist, trennt das Getriebe gleichzeitig die Treibradsätze vom Dieselmotor.

Die Diesellokomotiven arbeiten mit mechanischer Kraftübertragung (Baureihe 100), hydraulischer Kraftübertragung (Baureihen 101, 102, 105, 106, 110, 112, 118, 119) bzw. elektrischer Kraftübertragung (Baureihen 107, 120, 130, 131, 132, 142).

Bei der mechanischen Kraftübertragung ist der Dieselmotor über eine Kupplung, ein Wechselgetriebe und über eine Gelenkwelle mit dem Radsatzgetriebe verbunden. Das Wechselgetriebe ermöglicht durch das Einlegen verschiedener Gänge (wie beim Pkw), daß während der Fahrt die jeweils günstigste Übersetzung gewählt und die Zugkraft der Geschwindigkeit angepaßt werden kann. Bei der hydraulischen Kraftübertragung ist der Dieselmotor über eine Kupplung, ein Strömungsgetriebe, ein Wendegetriebe und über eine Gelenkwelle mit dem Radsatzgetriebe verbunden. Im Strömungsgetriebe befindet sich als Betriebsflüssigkeit Öl, das im Pumpenrad – es sitzt auf der vom Dieselmotor angetriebenen Welle – beschleunigt und beim Durchfluß durch das Turbinenrad – es sitzt auf der Abtriebswelle – wieder verzögert wird, so daß das vom Dieselmotor abgegebene Drehmoment an die Anforderungen der Zugförderung (Zugkraft und Geschwindigkeit) angepaßt werden kann.

Bei der elektrischen Kraftübertragung wird die mechanische Antriebsenergie vom Dieselmotor in einem Generator in elektrische Energie umgewandelt und über Kabel den Fahrmotoren an den mit einfachen Zahnradgetrieben ausgestatteten Radsätzen zugeführt.

Aufbau und Wirkungsweise der hydraulischen und elektrischen Kraftübertragung zeigen die Prinzipdarstellungen. Technische Kenngrößen von Rangier- und Streckendiesellokomotiven enthält die Tabelle 7.

Elektrolokomotiven

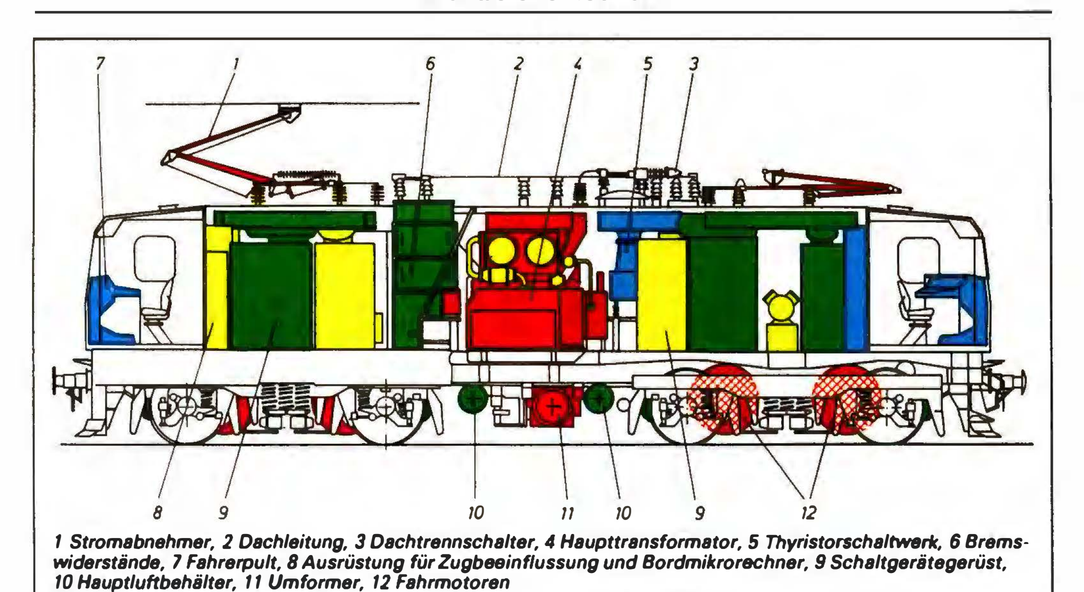
Als die Deutsche Reichsbahn am 1. September 1955 auf der Strecke Halle (Saale)–Köthen den elektrischen Zugbetrieb mit $16\,^2/_3$-Hz-Einphasenwechselstrom und 15 kV Spannung aufnahm, standen lediglich 14 Elektrolokomotiven der Baureihe E 44, heute 244, gebaut zwischen 1933 und 1945, zur Verfügung. Für das wachsende elektrifizierte Streckennetz setzte das Reichsbahnausbesserungswerk Dessau in den folgenden Jahren Lokomotiven der Baureihen E 04, E 94 sowie einige Lokomotiven der Baureihen E 05^1, E 17, E 18, E 21, E 77 und E 95 wieder instand. Bei elektrischen Lokomotiven mit Stammnummern von E 00 bis E 59 handelt es sich um solche mit einer Höchstgeschwindigkeit über 70 km/h, bei den Stammnummern von E 60 bis E 99 um solche mit einer Höchstgeschwindigkeit unter 70 km/h.

Mit der Erweiterung des elektrifizierten Streckennetzes zu Beginn der sechziger Jahre reichten die wiederhergestellten Vorkriegslokomotiven nicht mehr aus. Deshalb entwickelte die Deutsche Reichsbahn in enger Zusammenarbeit mit dem VEB Lokomotivbau-Elektrotechnische Werke „Hans Beimler" Hennigsdorf eine moderne vierachsige Elektrolokomotive, die als Schnellzuglokomotive der Baureihe E 11 für 120 km/h Höchstgeschwindigkeit und als Personenzug- und Güterzuglokomotive Baureihe E 42 für 100 km/h Höchstgeschwindigkeit gebaut wurde. Nach Lieferung der Prototypmaschinen E 11 001 und E 11 002 Anfang 1961 und deren Erprobung begann Ende 1962 die Serienproduktion. Insgesamt wurden 96 Lokomotiven der Baureihe E 11 (neue Baureihe 211) und 292 Lokomotiven der Baureihe E 42 (neue Baureihe 242) in Dienst gestellt. Mit Umstellung der Rübelandbahn (↗ c6) auf elektrischen Zugbetrieb – der immer stärker werdende Güterverkehr war mit Dampflokomotiven nicht mehr zu bewältigen – schaffte die Deutsche Reichsbahn 1965 insgesamt 15 elektrische Lokomotiven der Baureihe E 251 (neue Baureihe 251) für 50-Hz-Einphasenwechselstrom und 25 kV Spannung an.

Anfang der siebziger Jahre traten bei der elektrischen Traktion durch die gestiegenen Wagenzugmassen Probleme auf: Die Leistung der Lo-

Elektrische Lokomotive, Baureihe 254





1 Stromabnehmer, 2 Dachleitung, 3 Dachtrennschalter, 4 Haupttransformator, 5 Thyristorschaltwerk, 6 Bremswiderstände, 7 Fahrerpult, 8 Ausrüstung für Zugbeeinflussung und Bordmikrorechner, 9 Schaltgerätegerüst, 10 Hauptluftbehälter, 11 Umformer, 12 Fahrmotoren

Anordnung der Maschinen und Geräte in der elektrischen Lokomotive Baureihe 243 der Deutschen Reichsbahn

komotiven der Baureihen 242 und 211 reichte nicht mehr aus. Es mußte eine neue Elektrolokomotive entwickelt werden, die die gestiegenen Zugförderungsaufgaben bewältigen konnte und die dem neuesten technischen Entwicklungsstand entsprach. Mit der Baureihe 250, infolge der notwendigen hohen Anfahrzugkraft sechsachsig ausgeführt, wurde 1974 eine solche Maschine vorgestellt. Die Deutsche Reichsbahn unterzog die drei Musterlokomotiven zahlreichen Versuchen und erprobte sie im Betriebseinsatz, so daß für die ab 1977 gelieferten Serienlokomotiven eine ausgereifte Konstruktion vorlag; bis Ende 1985 wurden der DR 273 Loks übergeben.

Seit 1984 bezieht die Deutsche Reichsbahn außerdem Elektrolokomotiven der Baureihe 243. Es handelt sich dabei gleichfalls um eine Neukonstruktion, aufbauend auf Erfahrungen mit der Baureihe 250, jedoch unter Berücksichtigung der jüngsten technischen Entwicklungen im mechanischen Teil und in der elektrischen Ausrüstung. Bis Ende 1985 bezog die Deutsche Reichsbahn insgesamt 101 Lokomotiven der universell einsetzbaren Baureihe 243 aus dem Kombinat LEW Hennigsdorf.

Aufbau und Wirkungsweise einer Elektrolokomotive zeigt auch die Abbildung: Elektrolokomotiven bestehen aus einem mechanischen und einem elektrischen Teil. Der mechanische Teil umfaßt den Wagenkasten mit den beiden Endführerständen und dem Maschinenraum, dem Rahmen, Drehgestellen, dem Antrieb, Treibradsätzen mit Lagern, Zug- und Stoßeinrichtung, Druckluftanlage, Bremsanlage und Ausrüstungsteilen, wie Sandstreuer, Tachometer usw. Zum elektrischen Teil gehören die Dachausrüstung mit den Stromabnehmern und Schaltern, der Haupttransformator, die Steuerung, die Fahrmotoren, die elektrische Bremse sowie Hilfsbetriebe, wie Lüftermotoren, Heizanlage usw. Die Fahrdrahtspannung von 15 kV fließt über den

Elektrische Lokomotive, Baureihe 250





Elektrische Lokomotive, Baureihe 211

Elektrische Lokomotive, Baureihe 243



Tabelle 8

Technische Kenngrößen von Elektrolokomotiven

Baureihe	Frequenz/ Spannung	Achsfolge	Höchstgeschwindigkeit	Anfahrzugkraft	Dauerleistung	Dienstmasse	Hersteller	Erstes Baujahr
	Hz/kV		km/h	kN	kW	t		
204	16 2/3 15	1'Co1'	110	177	2 010	92	Allgemeine Elektricitäts-Gesellschaft (AEG)	1933
211	16 2/3 15	Bo'Bo'	120	209	2 740	82	VEB Lokomotivbau-Elektrotechnische Werke „Hans Beimler" Hennigsdorf (LEW)	1962
218	16 2/3 15	1'Do1'	180	206	2 840	108,5	AEG	1935
242	16 2/3 15	Bo'Bo'	100	225	2 740	82	LEW	1962
243	16 2/3 15	Bo'Bo'	120	248	3 500	82,5	LEW	1982
244	16 2/3 15	Bo'Bo'	90	196	1 860	78	Siemens-Schuckert-Werke (SSW), Henschel, Krauss, Lofag	1932
250	16 2/3 15	Co'Co'	120	380	5 100	123	LEW	1977
251	50 25	Co'Co'	80	400	3 300	124	LEW	1965
254	16 2/3 15	Co'Co'	90	393	3 090	118,5	AEG, SSW, Krauss	1940

Stromabnehmer, die Dachleitung, den Trennschalter und den Hauptschalter zur Primärwicklung des Haupttransformators. Hier wird die Fahrleitungsspannung auf die Fahrmotorenspannung transformiert. Dabei ist mit Hilfe des Stufenschalters eine Regulierung von Null bis etwa 650 Volt möglich. Bei den Elektrolokomotiven großer Leistung, wie der Baureihen 250 und 251 sowie der 243, wird die Hochspannungssteuerung angewendet. Hierbei wird dem thyristorgesteuerten Schaltwerk die hohe Spannung mit verhältnismäßig geringer Stromstärke von der Primärseite des Haupttransformators zugeführt. Bei den Loks der Baureihe 243 wird erstmals Geschwindigkeitsregelung angewendet, wobei die Fahrsteuerung als Regelkreis mit Soll- und Istwerten der Fahrgeschwindigkeit arbeitet in Abhängigkeit von der Zugkraft als Regelgröße.

Technische Kenngrößen der DR-Elektrolokomotiven enthält die Tabelle 8.

Triebwagen

Bei **Dieseltriebwagen** gehörten Ende 1985 zum Triebfahrzeugpark der Deutschen Reichsbahn aus der Produktion des VEB Waggonbau Bautzen und des VEB Waggonbau Görlitz dieselmechanische Triebwagen (*Leichtverbrennungstriebwagen* – abgekürzt LVT, auch Schienenbusse genannt) der Baureihen 171.0, 172.0 und 172.1 für den Einsatz auf Nebenbahnstrecken sowie aus der Produktion des VEB Waggonbau Görlitz dieselhydraulische Triebwagen (*Schnellverbrennungstriebwagen* – abgekürzt SVT) der Baureihe 175, die als „Neptun", „Vindobona" oder „Karlex" viele Jahre lang im internationalen Reiseverkehr eingesetzt waren. Zu allen Baureihen existieren entsprechende Bei- und Mittelwagen und zu den LVT auch Steuerwagen.

Unter den historischen Triebfahrzeugen der Deutschen Reichsbahn bleiben folgende Dieseltriebwagen erhalten: der dieselmechanische Triebwagen 187 001-3 (ex VT 133 522, ex GHE T 1), der Nebenbahntriebwagen 186 258-0 (ex VT 135 110), der dieselelektrische Einheitstriebwagen 185 254-0 (ex VT 137 099), der dieselelektrische Schnelltriebwagen „Bauart Hamburg" 183 252-6 (ex SVT 137 225) sowie die Schmalspurtriebwagen VT 137 322 und 187 025-3 (ex VT 137 566).

Technische Kenngrößen der Dieseltriebwagen kann man der Tabelle 9 entnehmen.

Bei den **elektrischen Triebwagen** gehörten Ende 1985 zum Triebfahrzeugpark der Deutschen Reichsbahn die Gleichstromtriebwagen der Berliner S-Bahn (Baureihen 270, 275, 276.1, 277 und für Sonderfahrzeuge 278), die Gleichstromtriebwagen der Baureihe 279.0, eingesetzt auf der Strecke (↗ a23) zwischen Müncheberg (Mark) und Buckow (Märkische Schweiz) sowie der Baureihe 279.2, eingesetzt auf der Strecke zwischen Lichtenhain (an der Bergbahn) und Cursdorf (↗ d12). Diese Gleichstromtriebwagen werden mit 600 V Nennspannung betrieben.

Die Gleichstromtriebwagen der Berliner S-Bahn beziehen ihre Antriebsenergie aus einer



Leichtverbrennungstriebwagen (Schienenbus) der Baureihe 172 auf der Fahrt nach Frankenhain



Schnellverbrennungstriebwagen (Bauart Görlitz), Baureihe 175

seitlich vom Gleis angeordneten Stromschiene mit 750 V Nennspannung. Sogenannte Viertelzüge, bestehend aus einem angetriebenen und einem nichtangetriebenen Wagen, werden entsprechend dem Verkehrsaufkommen zu größeren Zugeinheiten (Halbzug, Dreiviertelzug, Vollzug) zusammengestellt und vom vorauslaufenden Führerstand gemeinsam gesteuert. Während die Fahrzeuge der Baureihen 275, 276.1, 277 und 278 aus der Vorkriegsproduktion stammen, handelt es sich bei der Baureihe 270 um den Prototyp einer Neuentwicklung in Leichtbauweise und mit Thyristorsteuerung des Kombinats Lokomotivbau-Elektrotechnische Werke „Hans Beimler" Hennigsdorf.

Zum Bestand der historischen Triebfahrzeuge der Deutschen Reichsbahn gehören der elektrische Triebwagen der Berliner S-Bahn ET 168 029 (278 107), ein Viertelzug – bestehend aus Trieb- und Steuerwagen ET/ES 165 155 (275 659/660) und der Beiwagen EB 169 015a.

Technische Kenngrößen der elektrischen Triebwagen enthält die Tabelle 10.

Elektrischer Triebwagen, Baureihe 279.0



Tabelle 9

Technische Kenngrößen von Dieseltriebwagen

Baureihe	Achsfolge	Höchstgeschwindigkeit	Motorleistung	Dienstmasse	Kraftübertragung	Kraftstoffvorrat	Hersteller	Erstes Baujahr
		km/h	kW	t		l		
171.0	1A	90	132	19,3	mech.	300	VEB Waggonbau Bautzen (WBB)	1962
172.0-2	1A	90	132	18,3	mech.	300	WBB, VEB Waggonbau Görlitz (WBG)	1965
175.0	B'2'+2'2' +2'2'+2'B'	160	2 × 662	212,7	hydr.	4 000	WBG	1965
175.0	B'2'+2'2' +2'2'+2'B'	160	2 × 736	255,2	hydr.	4 000	WBG	1969
183.2 Bauart Hamburg	2'Bo'2'	160	2 × 302	100,0	el.		Waggon- und Maschinenbau AG Görlitz (Wumag)	1935
185.0	2'Bo'	110	309	46,1	el.		Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg (MAN)	1935



Zug der Berliner S-Bahn bei Einfahrt in den Bahnhof Jannowitzbrücke, im Vordergrund sind die Stromschienen erkennbar

Tabelle 10

Technische Kenngrößen von elektrischen Triebwagen

Baureihe	Spannung	Achsfolge	Höchstgeschwindigkeit	Stundenleistung	Hersteller	Erstes Baujahr
	V		km/h	kW		
270	750	Bo'Bo'	90	4 × 150	LEW	1979
275.0-8	750	Bo'Bo'	80	4 × 90	} versch. Firmen	1927
275.9	750	Bo'Bo'	80	4 × 90		1932
276.0	750	Bo'Bo'	80	4 × 90		1934
276.1	750	Bo'Bo'	80	4 × 90		Umbau 1979
277	750	Bo'Bo'	80	4 × 90		1938
279.0	600	Bo	50	2 × 60	Hann. Waggonfabrik	1930
279.2	600	Bo	50	53	Raw Sw	Umbau 1981

Erklärung der Abkürzungen:

LEW VEB Lokomotivbau-Elektrotechnische Werke „Hans Beimler" Hennigsdorf
Raw Sw Reichsbahnausbesserungswerk Berlin-Schöneweide



Doppelstockzug auf der Strecke Berlin–Wünsdorf

Reisezugwagen

Der Reisezugwagenpark der Deutschen Reichsbahn setzt sich aus Personenwagen, Postwagen, Gepäckwagen und Autotransportwagen zusammen. Zu den Personenwagen gehören Sitzwagen der 1. und 2. Klasse (in Ausstattung und Platzangebot unterschiedlich einsetzbar in Personenzügen, Eilzügen, D-Zügen oder Expreßzügen), Liegewagen, Schlafwagen, Speisewagen, Büfettwagen, Salonwagen und Zellenwagen (mit besonders gesicherten Einzelabteilen zur Beförderung straffällig gewordener Personen). In ihren Hauptabmessungen und der Standardisierung von Wagenteilen sind die Reisezugwagen durch UIC- und OSShD-Merkblätter vereinheitlicht.

In Ballungsgebieten der DDR werden im Stadt-Schnellbahnverkehr und im Berufsverkehr vor allem Doppelstockwagen eingesetzt. Den Park doppelstöckiger Sitzwagen in den zwei- und vierteiligen Doppelstockzügen bzw. fünfteiligen Doppelstock-Gliederzügen erweiterten ab 1974 Doppelstock-Einzelwagen und ab 1978 solche der Gattung DBmue, die den Grundstock für S-Bahn-Züge des Stadt-Schnellbahnverkehrs in Halle (Saale), Leipzig, Rostock und Berlin bilden. Altersmäßig setzt sich der Reisezugwagenpark fast ausschließlich aus Neubau-, Modernisierungs- und Reko-Wagen zusammen, abgesehen von den älteren Wagen der Schmalspurbahnen. Aber auch bei ihnen sind bereits rekonstruierte Fahrzeuge im Einsatz.

Die Neubauwagen stammen entweder aus der Produktion des VEB Kombinat Schienenfahrzeuge (VEB Waggonbau Bautzen und VEB Waggonbau Görlitz) oder – wie auch die Modernisierungs- und Reko-Wagen – aus den Werkstätten der Reichsbahnausbesserungswerke Delitzsch und Halberstadt. Jüngstes Erzeugnis des Raw Halberstadt sind die 26,4 m langen Großraumreisezugwagen der Bauart „Halberstadt". Sie weisen gegenüber den Einheitsreisezugwagen Typ Z 2 keinen so hohen Komfort auf und sind deshalb vorrangig für den Nahverkehr bestimmt, können jedoch auch im Binnenfernverkehr und im internationalen Nachbarschaftsverkehr eingesetzt werden. Anstelle der Einzelabteile mit Seitengang sind mehrere Großräume mit Mittelgang vorhanden. Der mittlere Großraum hat 40 Sitzplätze, die beiden Seitenräume haben je 24 Sitzplätze. Die Höchstgeschwindigkeit dieser Wagen beträgt lauftechnisch 140 km/h und bremstechnisch 120 km/h.

Die neu entwickelte Bauart Einheitsreisezugwagen Typ Z 2 stellt den Grundtyp einer künftigen Serie von Reisezugwagen dar und ist für den internationalen Fernreiseverkehr bestimmt. Die 26,4 m langen Wagen mit 60 Sitzplätzen in 1./2.-Klasse-Wagen zeichnen sich durch besonders hohen Komfort aus und können mit einer Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h gefahren werden.

Attraktivste Reisezugwagen der Deutschen Reichsbahn im Binnenverkehr sind die elfenbein-orange lackierten Fahrzeuge der Städte-Ex-



Reisezug D 964 auf der Fahrt nach Bautzen

preßzüge, die seit Ende 1976 zwischen Bezirksstädten und Berlin sowie zurück verkehren. Die Wagen sowohl der 1. als auch der 2. Klasse haben jeweils neun Fahrgastabteile mit insgesamt 54 Sitzplätzen.

Neben der Entwicklung von neuen Reisezugwagen und der Instandhaltung des Betriebsparks baut die Deutsche Reichsbahn historische Reisezugwagen aus der Länderbahnzeit und der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft für Sonderfahrten und museale Zwecke in nahezu ursprünglicher Form wieder auf.

Die Reisezugwagen der Deutschen Reichsbahn sind den Reichsbahndirektionen zugeteilt und werden von diesen eingesetzt. Die Bahnpostwagen sind den Bahnpostämtern angeschlossen, sie sind Eigentum der Deutschen Post.

Technische Kenngrößen einiger Gattungen von Reisezugwagen der Deutschen Reichsbahn enthält die Tabelle 11.

Güterwagen

Den Anforderungen der Wirtschaft der DDR an einen rationellen Transport von Rohstoffen, von Halbfabrikaten und von Fertigerzeugnissen entspricht die Deutsche Reichsbahn durch die Bereitstellung von täglich etwa 32000 Güterwagen des universell verwendbaren Wagenparks. Den größten Anteil haben die drei Hauptbauarten offene Güterwagen, gedeckte Güterwagen und Flachwagen.

Offene Güterwagen haben halbhohe oder niedrige Wände und dienen zum Transport von nicht nässeempfindlichen Gütern in loser Schüttung (z. B. Kohle, Kies, Zuckerrüben, chemische Produkte), in Stücken (z. B. Metalle, Holz, Behälter, Fässer, Netze, Kisten) oder für Güter mit hoher Einzelmasse. Wenn Befestigungsmöglichkeiten für Wagendecken vorhanden sind, können offene Güterwagen für den Transport nässeempfindlicher Güter bedingt zugelassen sein. Der Wagenkasten offener Güterwagen besteht in der Regel aus einem Stahlgerippe, das mit dem Untergestell verschweißt ist, und einer Holz- oder Blechverkleidung. Der Fußboden ist als Holz- oder Blechfußboden ausgeführt. An den Wagenlängsseiten befindet sich meist eine doppelflügelige Drehtür. Die Stirnwände sind im allgemeinen abklappbar und ermöglichen so die Schwerkraftentladung auf Waggonkippanlagen. Offene Güterwagen tragen in der Wagenanschrift die Gattungsbuchstaben E und F.

Gedeckte Güterwagen haben einen geschlossenen Wagenkasten und dienen zum Transport von Ladegütern, die vor Nässe und sonstigen Witterungseinflüssen (Kälte bzw. Wärme) zu schützen sind, sowie zum Transport von Tieren. Der Wagenkasten gedeckter Güterwagen besteht in der Regel aus einem Stahlgerippe, das mit dem Untergestell verschweißt ist, und einer

Tabelle 11

Technische Kenngrößen von Reisezugwagen (Auswahl)

	Hersteller	Erstes Baujahr	Länge über Puffer	Drehzapfenabstand	Drehgestellachsstand	Eigenmasse	Sitzplätze		Liegeplätze	Bettplätze	Speiseraumplätze	Höchstgeschwindigkeit	
												lauftechnisch	bremstechnisch
			mm	mm	mm	t	1. Kl.	2. Kl.				km/h	km/h
Sitzwagen													
Bag Reko-Wagen 3achsig	Raw Halb	1957	13 120	–	–	18,0	–	48	–	–	–	90	90
Bghe Mitteleinstieg	WBB	1952	23 200	15 700	3 000	38,7	–	74	–	–	–	120	120
Bghwe Reko-Wagen 4achsig	Raw Halb	1964	18 700	12 200	2 150	30,0	–	66	–	–	–	120	120
Bgr Modernisierung	Raw Del	1961	21 250	13 950	3 000	38,1	–	72	–	–	–	140	120
Bme Typ Y	WBB	1964	24 500	17 200	2 500	37,0	–	80	–	–	–	140	120
ABme Typ Z	WBB	1975	26 400	19 000	2 500	39,0	24	36	–	–	–	140	120
Bmhe Bauart Halberstadt	Raw Halb	1974	26 400	19 000	2 500	41,5	–	88	–	–	–	140	120
DBme Doppelstockeinzelwagen	WGB	1972	26 800	–	–	44,0	–	130	–	–	–	120	120

Liegewagen													
Bcme/Typ Y	WBB	1970	24 500	17 200	2 500	39,0	–	–	54	–	–	140	120
Schlafwagen													
WLAB Typ B	WBG	1962	24 500	17 200	2 500	42,5	–	–	–	10...30	–	140	120
WLABme/RIC	WBG	1970	24 500	17 200	2 400	40,0	–	–	–	10...30	–	140	120
Büfettwagen B 4gre	Raw Del	1967	21 250	13 950	2 500	40,0	–	–	–	–	–	140	120
Speisewagen													
WRme/RIC	WBG	1961	24 900	17 000	2 500	44,5	–	–	–	–	42	140	120
WRge Bauart Halberstadt	Raw Halb	1973	18 700	12 200	2 500	33,0	–	–	–	–	24	140	120
Gepäckwagen													
Dsa	WBB	1974	24 500	14 000	2 500	33,0	–	–	–	–	–	140	120
Bahnpost-wagen													
Post m-bII/24,2	Jug	1968	24 500	17 200	2 500	38,0	–	–	–	–	–	140	120

Erklärung der Abkürzungen:

A	Sitzwagen 1. Klasse
B	Sitzwagen 2. Klasse
AB	Sitzwagen 1./2. Klasse
D	Reisezuggepäckwagen
DB	Doppelstocksitzwagen 2. Klasse
Post	Bahnpostwagen
WL	Schlafwagen
WR	Speisewagen
c	Couchette-Wagen – kombinierte Sitz- und Liegewagen
r	Schnellzugwagen mit Übergängen und Speiseraum zur Selbstbedienung
s	Reisezuggepäckwagen mit Seitengang
a	dreiachsiger Reisezugwagen
e	Reisezugwagen mit elektrischer Heizung
g	Reisezugwagen mit Gummiwulstübergängen
h	vier- und mehrachsige Sitzwagen mit Übergängen und Mittelgang
m	Reisezugwagen mit einer Länge von mehr als 24 m
w	leichte vierachsige Durchgangswagen bis zu 32 t Eigenmasse
Raw Halb	Reichsbahnausbesserungswerk Halberstadt
WBB	VEB Waggonbau Bautzen
WBG	VEB Waggonbau Görlitz
Raw Del	Reichsbahnausbesserungswerk Delitzsch
Jug	Jugoslawien

Güterzug im Industriegebiet um Ronneburg

Güter- und Reisezug in der Sächsischen Schweiz

Holz-, Kunststoff- oder Blechbeplankung, oder er ist in Ganzstahlbauweise hergestellt. Bei gedeckten Güterwagen gibt es feste und bewegliche Wände und Dächer. Gedeckte Güterwagen tragen in der Wagenanschrift die Gattungsbuchstaben G, H, I (Kühlwagen) oder T.

Flachwagen sind offene Güterwagen mit und ohne Seitenwände (meist mit Rungen) und dienen zur Beförderung von langen und schweren Gütern, für deren betriebssicheren Transport nur niedrige oder keine Bordwände erforderlich sind. Flachwagen sind meist mit Holzfußboden ausgerüstet. Wenn vorhanden, sind die Stirn- und Seitenwände abklappbar und durch Feststelleinrichtungen zu sichern. Flachwagen tragen die Gattungsbuchstaben K, L, O, R oder S.

Viele Ladegüter erfordern wegen ihrer besonderen chemischen oder physikalischen Eigenschaften bzw. wegen ihrer extremen Abmessungen und Massen spezielle Güterwagen. Diese Ansprüche ihrer Kunden erfüllt die Deutsche Reichsbahn durch einen entsprechenden Park von **Spezialgüterwagen**. Zu den Güterwagen mit besonderen Einrichtungen gehören Kühlwagen, Selbstentladewagen, Containertragwagen und Mehrzweckgüterwagen; zu den Spezialgüterwagen zählen Behälterwagen, Doppelstockgüterwagen und Tiefladegüterwagen.

Die Deutsche Reichsbahn verfügt über einen modernen *Kühlfahrzeugpark*, zu dem sowohl zwei- und vierachsige Eiskühlwagen als auch Maschinenkühlwagen gehören. Sie ermöglichen in der sogenannten Kühlkette (Erzeuger–Transport–Kühlhaus–Transport–Verbraucher) auf oft langen Beförderungswegen, über Ländergrenzen und Kontinente hinweg und durch unterschiedliche Klimazonen, schnell und sicher ohne Qualitätsverluste den Transport von Frischfleisch, Obst, Gemüse, Bier, Südfrüchten, gefrosteten Lebensmitteln und anderen leicht verderblichen Waren. Durch die Mitgliedschaft der Deutschen Reichsbahn am Tarifabkommen „INTERFRIGO" wird auch ausländischen Transportkunden die Möglichkeit für preisgünstige Kühltransporte gegeben.

Für die chemische Industrie werden zahlreiche zwei- und vierachsige Spezialgüterwagen verschiedener Typen zur Verfügung gestellt. Mit diesen *Behälterwagen* für flüssige, gasförmige und staubförmige Güter wie Benzin, Dieselkraftstoff, Roherdöl, Heizöl, Speiseöl, Schwefelkohlenstoff, Teer, Bitumen, Pech, Säuren, Laugen, Kohlenstaub, Propan, Butan, Propylen, Ammoniak, Chlor, Zement u. a., darunter auch gefährliche Güter, ist die Deutsche Reichsbahn jederzeit in der Lage, die vielfältige Palette chemischer Produkte schnell, sicher und zu günstigen Tarifen zu befördern.

Die überwiegende Anzahl der Güterwagen ist freizügig einsetzbar. Das bedeutet, daß Transportkunden bei der Deutschen Reichsbahn entsprechende Güterwagen bestellen, und sie können diese auch selbst be- und entladen.

Als Mitgliedsbahn des „Gemeinsamen Güterwagenparks der RGW-Länder" (abgekürzt OPW) hat die Deutsche Reichsbahn einen Teil ihrer Güterwagen in diesen Wagenpark eingebracht. Diese bleiben Eigentum der Deutschen Reichsbahn und tragen das Zeichen OPW. Ziel des gemeinsamen Güterwagenparks ist die Verringerung von Leerläufen, die Beschleunigung des Wagenumlaufs und eine bessere Ausnutzung der internationalen Hauptstrecken.

Reisen mit der Bahn

Die DDR ist eines der europäischen Länder, in denen, obwohl etwa 50 Prozent der Haushalte mit Pkw ausgestattet sind, viel mit der Eisenbahn gereist wird. Das hat seine Gründe in den niedrigen Normaltarifen (für Personenzüge je Kilometer in der 1. Klasse 11,6 Pfennige, in der 2. Klasse 8,0 Pfennige), im dichten Eisenbahnstreckennetz und in der großen Anzahl der verkehrenden Reisezüge (täglich sind es etwa 7550), wodurch sich eine dichte Zugfolge ergibt. Auf den zahlreichen Eisenbahnverbindungen be-

Personenzug mit Dampflokomotive 52 1538-9 im Vorgelände des Leipziger Hauptbahnhofs



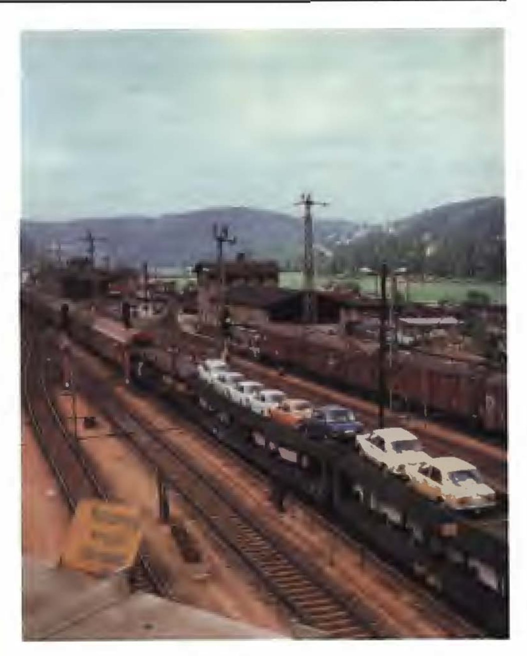
fördert die Deutsche Reichsbahn jährlich im Reiseverkehr etwa 625 Millionen Personen, wobei jeder Reisende bei jeder Fahrt eine Entfernung von durchschnittlich 40 km zurücklegt.

Unter Eisenbahnverbindungen versteht man Verkehrsbeziehungen zwischen Orten oder Gebieten, die durch Zugfahrten hergestellt werden. Aus der Länge des Weges, den ein Zug zurücklegt, sind seine Funktion und Bedeutung ersichtlich, und es ergeben sich vier Gruppen von Eisenbahnverbindungen: **Fernverbindungen** führen innerhalb der DDR und ins Ausland über mehr als 200 km Länge, **Bezirksverbindungen** haben eine Länge von etwa 200 km Länge, **Nahverbindungen** bestehen im Vorortverkehr, im erweiterten Vorortverkehr großer Städte und zwischen benachbarten Orten, **Stadt-** und **Ortsverbindungen** existieren innerhalb von Großstädten.

Internationale Reisezüge

Die Handelsbeziehungen der DDR mit fast allen Staaten der Welt sowie der Tourismus führen zu einem ständigen Wachsen des **internationalen Reiseverkehrs**. Von den etwa 100 zur Zeit im europäischen Eisenbahnverkehr zugelassenen Grenzübergangsbahnhöfen liegen 22 an den Grenzen der DDR. Zahlreiche **Transitverbindungen** zwischen dem Norden und Süden sowie zwischen dem Osten und Westen Europas führen über die Schienenwege der Deutschen Reichsbahn: Das umfangreiche Angebot an internationalen Reisezugverbindungen mit insgesamt 160 internationalen Reisezügen, günstige Fahrpläne und das Fahren durch landschaftlich reizvolle Gebiete der DDR lassen das Reisen bequem und kurzweilig werden. Neben ihren Zugnummern führen viele dieser internationalen Reisezüge besondere Namen, die Auskunft über ihren Lauf geben oder nach geographischen, künstlerischen, historischen oder literarischen Vorbildern gewählt wurden, wie der Ost-West-Expreß, der Hungaria, Berolina, Saßnitz-Expreß, Balt-Orient-Expreß, Vindobona, Karlex oder Moskwa-Expreß.

Die meisten der internationalen Reisezugverbindungen führen in Nord-Süd- oder West-Ost-Richtung über Berlin Hauptbahnhof bzw. beginnen und enden auf diesem Bahnhof. So sind die Hauptstädte vieler europäischer Länder von Berlin aus mit direkten Zügen bzw. mit Kurswagen zu erreichen. Kurswagenläufe betreibt die Deutsche Reichsbahn mit Sitzwagen in Tagesverbindungen und mit Schlaf- bzw. Liegewagen in Nachtverbindungen u. a. von Berlin Hauptbahnhof nach København, Stockholm, Malmö, Gdynia, Warszawa, Krakow, Leningrad, Moskwa, Sofia, Bucureşti, Beograd, Budapest, Praha und Wien sowie Paris und Oostende. Durch die geographisch günstige Lage und an den Transitstrecken liegend bieten die großen Eisenbahnknoten Berlin, Leipzig und Dresden günstige Umsteigemöglichkeiten, wenn die Transitreise vom



Autoreisezug in Bad Schandau

Westen nach dem Süden oder vom Osten nach dem Norden Europas gehen soll.

Im Rahmen der internationalen Reisezugverbindungen verkehren bei der Deutschen Reichsbahn auch **Autoreisezüge**. Sie bieten den Reisenden neben den Bequemlichkeiten einer Eisenbahnreise über große Entfernungen – wie Benutzung von komfortablen Sitz-, Schlaf- oder Liegewagen – den Vorteil, daß die Autos im Zuge mitgeführt werden, so daß sie am Zielort sofort zur Verfügung stehen. Da die Autoreisezüge meistens nachts verkehren, erreicht man im Liegewagen oder in komfortablen Ein-, Zwei- bzw. Dreibettabteilen der Schlafwagen das Reiseziel ausgeruht und kann auf diese Weise bis zu zwei Urlaubstage gewinnen.

Die attraktive Verkehrsart „Auto im Reisezug" kann man von Dresden-Neustadt aus nach Budapest (Ungarische VR) innerhalb des „Saxonia", nach Varna (VR Bulgarien) im Turnusverkehr des VEB Reisebüro der DDR in Verbindung mit einer Reise im Touristen-Expreß (Tourex) nutzen. Der Tourex, das rollende Hotel der Deutschen Reichsbahn, befährt seit Mai 1963 die 4200 km lange Strecke Dresden–Varna–Dresden. In jeder Saison rollt der Tourex etwa 90 000 km; das ist eine Strecke, die mehr als zweimal um den Äquator reichen würde. Jeweils 320 Fahrgäste erleben auf der 48stündigen Fahrt Dresden–Varna oder zurück im Schienenhotel mit seinen 12 Schlafwagen, 2 Speisewagen, 1 Vorratswagen und 2 Autotransportwagen ein Stück Eisenbahnromantik.

Der Einsatz der kombinierten **Eisenbahn-Fährschiffe** der Deutschen Reichsbahn für die Trajektierung von Personen, Reisezugwagen und Güterwagen, Personenkraftwagen, Omnibussen



und Güterkraftwagen hat sich vollauf bewährt. Fährschiffe versehen ihren Dienst auf zwei der ältesten Eisenbahn-Großfährverbindungen im Ostseeraum: auf der am 1. Oktober 1903 eröffneten, 48 km langen Fährroute Warnemünde–Gedser (Dänemark) und auf der seit dem 7. Juli 1909 existierenden, rund 107 km langen Fährroute Saßnitz Hafen–Trelleborg (Schweden), die auch als „Königslinie" bekannt ist. Diese Eisenbahnfährverbindungen ermöglichen im internationalen Reiseverkehr den direkten Durchlauf von Schnellzügen aus den nordischen Ländern Europas über die Transitstrecken nach den Ländern in West-, Süd- und Osteuropa und umgekehrt. Ihre Bedeutung findet einen Ausdruck in der Indienststellung neuer und modernster Eisenbahnfährschiffe sowie in der Erweiterung und Modernisierung der Fähranlagen.



Internationaler Reisezug und Fährschiff im Fährbahnhof Saßnitz Hafen

In Berlin Hauptbahnhof bestehen von und zu den Zügen über die Fährrouten kurzzeitige Übergangsmöglichkeiten von und nach Budapest, Wien, Praha, Karlovy Vary, Warszawa, Paris, Zürich, Milano, Roma, Bruxelles, Köln und München sowie die Übernahme von Kurswagen in den Relationen Moskwa–Oslo, Moskwa–Stockholm und München–Malmö, so daß zum Beispiel von Moskwa nach Oslo über die Transitstrecken der Deutschen Reichsbahn eine durchgehende Schlafwagenverbindung über die 3000 km lange Strecke besteht.

Auf ihren Bahnhöfen und in ihren Fahrzeugen wendet die Deutsche Reichsbahn die international vereinbarten Piktogramme zur symbolhaften Darstellung von Einrichtungen bei der Abfertigung, Beförderung und Betreuung der Reisenden an; sie ermöglichen eine schnelle Orientierung und überbrücken Sprachschwierigkeiten im internationalen Reiseverkehr.

Reisezüge im Binnenverkehr

Die Deutsche Reichsbahn hat einen umfangreichen Binnenreiseverkehr zu bewältigen. Die Ströme der Reisenden konzentrieren sich im Berufsverkehr auf die größeren Städte und Ballungsgebiete, im Dienstreise- und Geschäftsverkehr besonders auf Berlin sowie auf die Bezirksstädte und im Urlauberverkehr auf die Feriengebiete, wie die Mittelgebirge und die Ostseeküste. Entsprechend diesen Bedürfnissen sind die Fern-, Bezirks- und Nahverbindungen der Deutschen Reichsbahn gestaltet. Von den täglich etwa 7550 verkehrenden Reisezügen sind etwa 550 schnellfahrende Reisezüge (Expreß-, Schnell- und Eilzüge).

Seit 1976 existiert ein attraktives Netz von **Städte-Expreßzügen** als Verbindungen zwischen den mehr als 150 km von Berlin entfernt liegenden Bezirksstädten und Industriezentren mit Berlin, zwischen Berlin und Leipzig als „Lipsia", zwischen Berlin und Dresden als „Berlin-Expreß" und zwischen Berlin und Erfurt als „Berliner Bär". Die Städte-Expreßzüge machen das Reisen durch eine gediegene Ausstattung, hohe Reisegeschwindigkeit und guten Service angenehm und bequem.

Die Namen, Zugläufe und Zuglaufweiten der Städte-Expreßzüge sind in Tabelle 12 zusammengefaßt.

Für den **Urlaubsverkehr** in die Feriengebiete bestehen von den Großstädten der DDR aus viele Fernverbindungen, die auch zahlreiche Kurswagenläufe nach kleineren, aber viel besuchten Ferienorten umfassen. Die Verkehrszeiten der Ferienreisezüge in den längsten Verbindungen – aus dem Süden der DDR an die Ostseeküste und umgekehrt – sind überwiegend in die Nachtzeit verlegt, wobei die Züge dieser Nachtverbindungen auch Schlafwagen und Liegewagen führen.

Im Verkehr mit bestimmten Ostseebädern, die nicht mit der Eisenbahn zu erreichen sind, können Personen und Reisegepäck durchgehend abgefertigt werden, wobei der besondere Fahrschein bzw. Gepäckschein vom Reiseantrittsbahnhof bis zum Zielort der Reise gilt. Hierfür gilt für die Hauptreisezeit von Mai bis Septem-



ber ein besonderer Ostseebädertarif. Die Reisenden und ihr Reisegepäck werden von den entsprechenden Übergangsbahnhöfen mit dem Omnibus oder dem Schiff bis zum betreffenden Ostseebad als Zielort befördert (↗ S. 278).

Außerordentlich große Bedeutung hat der **Berufsverkehr**, da täglich etwa 1,5 Millionen Arbeiter und Angestellte, Studenten, Lehrlinge und Schüler die Eisenbahn für die Fahrt von und zum Arbeits- bzw. Ausbildungsort benutzen. Kennzeichnend für den Berufsverkehr sind der Einsatz von Doppelstockzügen seit 1952 und ab 1967/69 die Einbeziehung der Eisenbahn in den Nahverkehr der industriellen Ballungszentren durch die Einrichtung von Stadtschnellbahnen mit besonderem S-Bahn-Tarif in einigen Bezirksstädten.

Tabelle 12

Städte-Expreßzüge der Deutschen Reichsbahn

Name	Zuglauf mit Haltebahnhöfen	Zuglaufweite	Reisegeschwindigkeit (durchschnittlich)
		km	km/h
Berlin-Expreß	Berlin-Lichtenberg–Flughafen Berlin-Schönefeld–Dresden-Neustadt–Dresden Hbf	190	85,1
Berliner Bär	Berlin-Lichtenberg–Flughafen Berlin-Schönefeld–Halle (Saale) Hbf–Erfurt Hbf	310	89,4
Elbflorenz	Dresden Hbf–Dresden-Neustadt–Flughafen Berlin-Schönefeld–Berlin-Lichtenberg	190	86,4
Elstertal	Gera Hbf–Leipzig Hbf–Flughafen Berlin-Schönefeld–Berlin-Lichtenberg	256	68,6
Börde	Magdeburg Hbf–Potsdam Hbf–Flugh. Berlin-Schönefeld–Berlin-Lichtenberg	170	80,3
Fichtelberg	Karl-Marx-Stadt Hbf–Dresden-Neustadt–Flughafen Berlin-Schönefeld–Berlin-Lichtenberg	270	81,4
Lipsia	Berlin-Lichtenberg–Flughafen Berlin-Schönefeld–Leipzig Hbf	182	80,3
Petermännchen	Schwerin (Meckl) Hbf–Berlin-Lichtenberg	238	91,5
Rennsteig	Meiningen–Suhl–Arnstadt–Erfurt Hbf–Halle (Saale) Hbf–Flughafen Berlin-Schönefeld–Berlin-Lichtenberg	378	68,7
Sachsenring	Zwickau Hbf–Leipzig Hbf–Flughafen Berlin-Schönefeld–Berlin-Lichtenberg	272	72,0
Stoltera	Rostock Hbf–Oranienburg–Berlin-Lichtenberg	230	85,7

Städte-Expreß „Elbflorenz" kurz vor Dresden



Das Signum mit dem unverwechselbaren M und dem stilisierten Rad sowie der Namenszug **MITROPA** sind bekannt und geschätzt als Symbole bewährter Gastlichkeit. Der Schienenverkehr ist der traditionsreichste Betriebszweig der MITROPA, des gastronomischen Unternehmens im Verkehrswesen der DDR. Schlaf- und Speisewagenkurse auf Schienensträngen nach 15 europäischen Ländern, ein dichtes Netz von Bahnhofsrestaurants in der DDR, die gastronomische Betreuung der Reisenden auf den im Fährverkehr nach Schweden und Dänemark auf der Ostsee eingesetzten Eisenbahnfährschiffen der Deutschen Reichsbahn und große Produktionsstätten für die Herstellung feingefrosteter Menüs kennzeichnen das Leistungsprofil der MITROPA im Schienenverkehr. Weit mehr als eine halbe Million Schlafwagen- und Liegewagenbuchungen pro Jahr weist die MITROPA-Statistik aus. In Speisewagen, die in den Schnellzügen des Binnen- und internationalen Reiseverkehrs als rollende Restaurants verkehren, bietet die MITROPA Speisen, Getränke und Imbisse an, wobei auf Fahrten ins Ausland das Angebot der MITROPA-Speisewagen so gestaltet ist, daß es die Fahrgäste während der Reise auf die Gerichte des jeweiligen Landes einstimmt.

Stadtschnellbahnen

In einer Reihe von Großstädten der DDR und industriellen Ballungsgebieten existieren Stadtschnellbahnen. In Berlin verkehren z.T. spezielle Züge; die S-Bahn auf besonderem Bahnkörper und meist parallel zu den Fernbahngleisen, die U-Bahn in der Regel unterirdisch auf den von den Gleisen der Deutschen Reichsbahn getrennten Bahnanlagen. In den Großstädten Leipzig, Halle (Saale), Dresden, Magdeburg, Rostock, Karl-Marx-Stadt und Erfurt werden die S-Bahn-Züge aus normalen Reisezugwagen, z. T. Doppelstockwagen, gebildet, und sie fahren meist in Gemeinschaftsbetrieb mit der Fernbahn auf ein und demselben Bahnkörper. Charakteristisch sind für den S-Bahn-Verkehr eine dichte Zugfolge mit regelmäßigen Verkehrszeiten nach einem Taktfahrplan, der den tageszeitlich schwankenden Verkehrsbedürfnissen angepaßt ist, sowie ein spezieller S-Bahn-Tarif.

Berlin

1985 umfaßte der Berliner *S-Bahn-Verkehr* 28 Strecken, auf denen die elektrisch angetriebenen speziellen S-Bahn-Züge, mit Elektro- bzw. Diesellokomotiven bespannte Züge aus normalen Reisezugwagen (z.T. Doppelstockwagen) sowie Leichttriebwagen (auch als Schienenbusse bezeichnet) verkehren. Das Netz mit S-Bahn-Tarif hat eine Länge von 446 km mit 140 Zugangsstellen, davon das mit Gleichstrom und 750 V Spannung betriebene elektrische Netz eine Länge von 173 km mit 78 Zugangsstellen.

Mit täglich über 750000 beförderten Personen, an Sonn- und Feiertagen oder bei Großveranstaltungen sind es mehr als eine Million, hat die S-Bahn einen großen Anteil am gesamten öffentlichen Personenverkehr der Hauptstadt. Sie befördert Werktätige zwischen den Wohn- und den Arbeitsstätten, Bewohner und Gäste schnell und bequem ins Stadtzentrum mit seinen Hotels, Gaststätten, Warenhäusern, Sehenswürdigkeiten, Theatern, Museen und Kulturstätten, zu

MITROPA-Speisewagen der Gattung WR 4g-61





Berliner S-Bahn-Zug zwischen Marx-Engels-Platz und Alexanderplatz

Sportstätten in den einzelnen Stadtbezirken oder in die Erholungsgebiete am Rande Berlins.

Mit Fahrzeiten von 45 Minuten zwischen den Bahnhöfen Berlin-Friedrichstraße und Erkner (28 km) oder 1 Stunde, 28 Minuten zwischen den Bahnhöfen Oranienburg und Flughafen Berlin-Schönefeld (60 km) erreichen ihre Züge Reisegeschwindigkeiten von etwa 40 km/h.

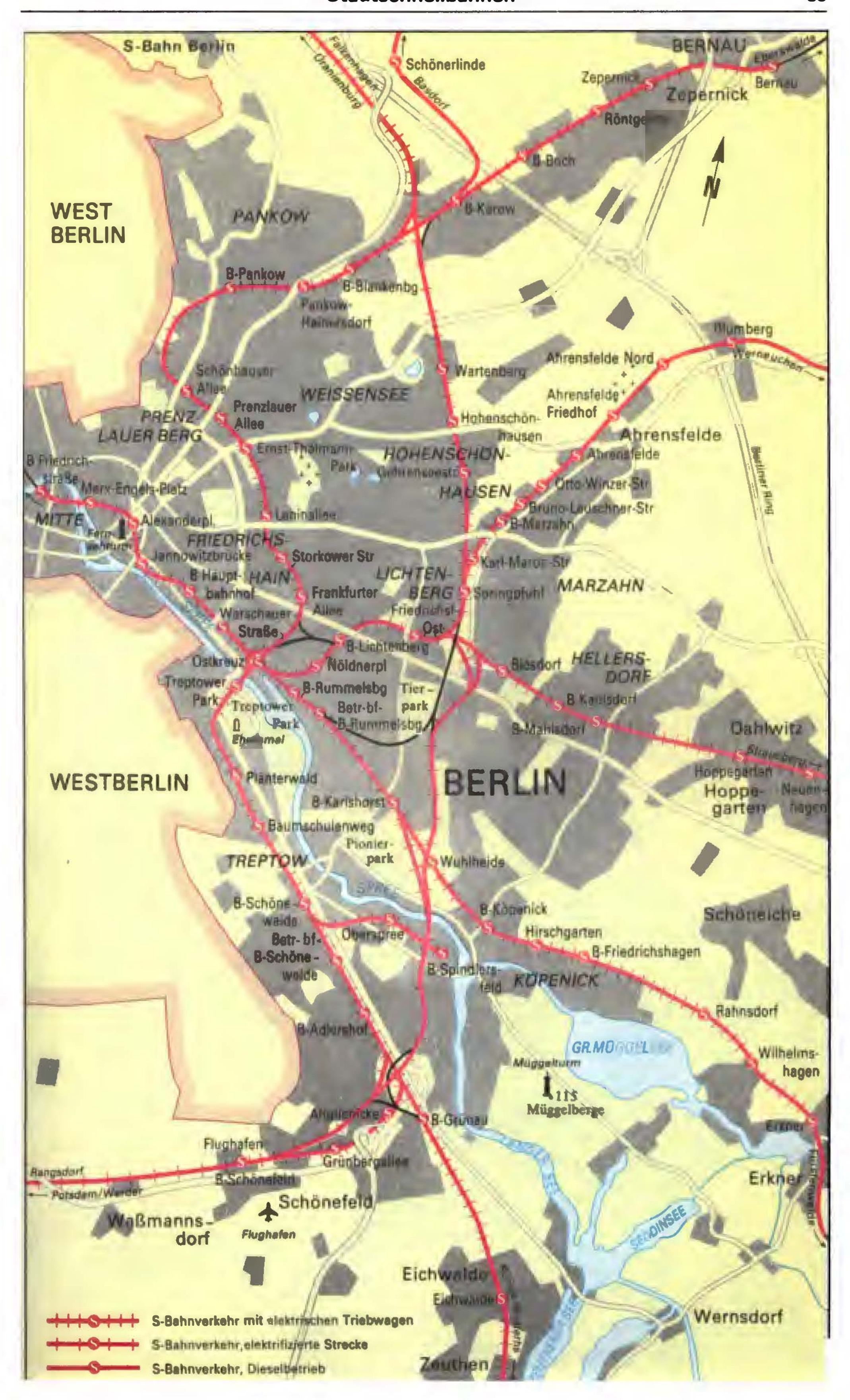
An den S-Bahnhöfen Berlin-Buch, Pankow-Heinersdorf, Berlin-Köpenick, Berlin-Friedrichshagen, Berlin-Spindlersfeld, Berlin-Grünau und Altglienicke bestehen P + R-Parkplätze, auf denen Kraftfahrer ihre Pkw abstellen können, um zur Fahrt ins Stadtzentrum die S-Bahn zu benutzen.

Der erste elektrische S-Bahn-Zug fuhr am 8. August 1924 vom Stettiner Vorortbahnhof nach Bernau. Im Dezember 1930 beschloß der damalige Verwaltungsrat der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, den mit Gleichstrom betriebenen Verkehr auf den Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen als S-Bahn-Verkehr zu bezeichnen.

Nach 1945 erweiterte die Deutsche Reichsbahn das elektrifizierte Netz um die Streckenabschnitte Berlin-Mahlsdorf–Hoppegarten (1947), Hoppegarten–Strausberg (1948), Berlin-Grünau–Königs Wusterhausen (1950), Schönhauser Allee–Berlin-Pankow (1952), Strausberg–Strausberg Nord (1956), Berlin-Blankenburg–Hohen Neuendorf (1961), Schönhauser Allee–Berlin-Pankow mit veränderter Streckenführung (1961), Berlin-Adlershof–Flughafen Berlin-Schönefeld (1962) und danach zur Erschließung der neuen Wohngebiete in Marzahn durch weitere Neubaustrecken: Friedrichsfelde Ost–Berlin-Marzahn (1976), Berlin-Marzahn–Otto-Winzer-Straße (1980), Otto-Winzer-Straße–Ahrensfelde (1982), Springpfuhl–Hohenschönhausen (1984), Hohenschönhausen–Wartenberg (1985).

Als Sachzeugen der Berliner Verkehrsgeschichte stehen unter Denkmalschutz: der Stadtbahnhof Marx-Engels-Platz (↗ S. 49), 1882 als Bahnhof Börse eröffnet, befindet er sich noch weitgehend im Ursprungszustand, ferner die Empfangsgebäude der Bahnhöfe Berlin-Pankow, Berlin-Blankenburg und Berlin-Karow an den 1916 eröffneten Vorortgleisen nach Bernau, das Empfangsgebäude des Vorortbahnhofs Berlin-Friedrichshagen an den 1902 eröffneten Vorortgleisen nach Erkner sowie der 1892 eröffnete Ringbahnhof Prenzlauer Allee.

In Berlin betreibt das Kombinat VEB Berliner Verkehrsbetriebe die beiden *U-Bahn-Strecken* Pankow (Vinetastraße)–Otto-Grotewohl-Straße (Länge 7,5 km, Fahrzeit 19 Minuten) und Alexanderplatz–Tierpark (Länge 8,3 km, Fahrzeit 17 Mi-


S-Bahn Berlin
WEST BERLIN
PANKOW
WEISSENSEE
PRENZLAUER BERG
MITTE
FRIEDRICHSHAIN
LICHTENBERG
HOHENSCHÖNHAUSEN
MARZAHN
HELLERSDORF
BERLIN
TREPTOW
KÖPENICK
WESTBERLIN
BERNAU
Zepernick
Schönerlinde
B-Pankow
B-Blankenbg
Wartenberg
Hohenschönhausen
Ahrensfelde Nord
Ahrensfelde Friedhof
Ahrensfelde
Otto-Winzer-Str
Bruno-Leuschner-Str
B-Marzahn
Karl-Maron-Str
Springpfuhl
Prenzlauer Allee
Ernst-Thälmann-Park
Leninallee
Storkower Str
Frankfurter Allee
Alexanderpl.
Jannowitzbrücke
B Hauptbahnhof
Warschauer Straße
Ostkreuz
Treptower Park
B-Lichtenberg
Nöldnerpl
B-Rummelsbg
Betr-bf-B-Rummelsbg
Tierpark
Biesdorf
B Kaulsdorf
B-Mahlsdorf
Dahlwitz
Hoppegarten
Neuenhagen
Plänterwald
B-Karlshorst
Baumschulenweg
Pionierpark
Wuhlheide
B-Schöneweide
Betr-bf-B-Schöneweide
Oberspree
B-Köpenick
Hirschgarten
B-Friedrichshagen
B-Spindlersfeld
B-Adlershof
Rahnsdorf
Wilhelmshagen
GR.MÜGGELSEE
Müggelturm
115
Müggelberge
Altglienicke
B-Grünau
Flughafen
Grünbergallee
B-Schönefeld
Schönefeld
Flughafen
Waßmannsdorf
Eichwalde
Zeuthen
Erkner
Wernsdorf
Schöneiche
Blumberg
Werneuchen
Potsdam/Werder
Rangsdorf
S-Bahnverkehr mit elektrischen Triebwagen
S-Bahnverkehr, elektrifizierte Strecke
S-Bahnverkehr, Dieselbetrieb

nuten). Als Sachzeugen der U-Bahn-Geschichte sind die beiden U-Bahn-Strecken unter Denkmalschutz gestellt.

Dresden

Die Dresdner S-Bahn-Strecken erschließen außer den Vierteln der Altstadt und der Neustadt die Industriegebiete entlang der Elbe bis Pirna, das Industriegelände im Norden der Stadt und die Einzugsorte bis Ottendorf und Arnsdorf. Westlich sind die Industrie- und Gartenlandschaft über Radebeul bis nach Niederau und Meißen sowie die linksseitig der Elbe gelegenen Vororte einbezogen. Auch sind die Industriegebiete um Freital und die Erholungslandschaft bei Tharandt mit der S-Bahn erreichbar.

Eröffnung:	1973
Netzlänge:	131 km
Traktionsart:	Elektro und Diesel
Anzahl der Linien:	4
Anzahl der Zugangsstellen:	52

Erfurt

Vom Erfurter Hauptbahnhof ausgehend, zieht sich die S-Bahn-Strecke in einem Halbkreis nördlich um das Stadtgebiet herum und erschließt die Neubaugebiete im Norden Erfurts.

Eröffnung:	1976
Netzlänge:	9 km
Traktionsart:	Diesel
Anzahl der Linien:	1
Anzahl der Zugangsstellen:	4

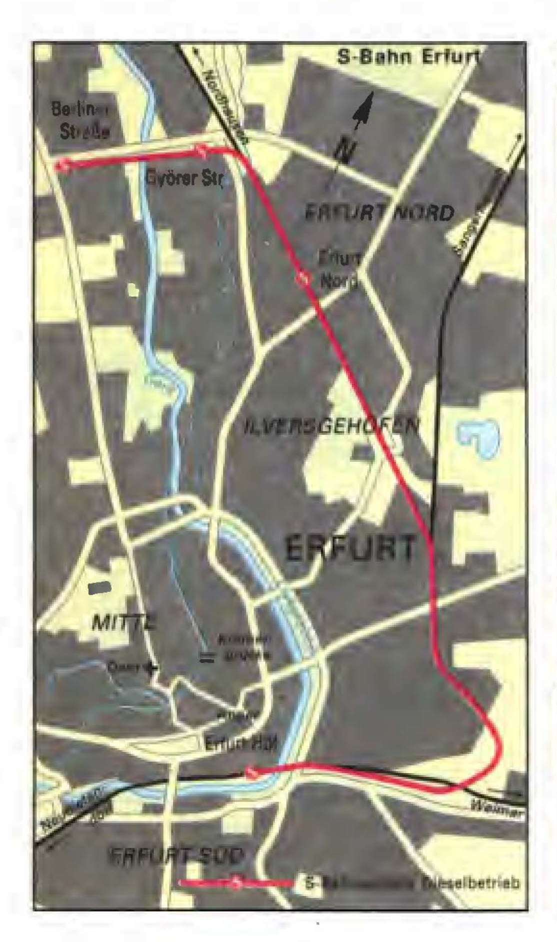
Halle (Saale)

Vom nördlichen Vorort Trotha führt die S-Bahn-Strecke über den Hauptbahnhof, nahe dem Stadtzentrum, und über Halle-Neustadt bis Halle-Dölau mit seinem Naherholungsgebiet.

Eröffnung:	1967
Netzlänge:	23 km
Traktionsart:	Elektro
Anzahl der Linien:	2
Anzahl der Zugangsstellen:	14

Leipzig

Die Linien der Leipziger S-Bahn umschließen – vom Leipziger Hauptbahnhof ausgehend – herzförmig das Stadtgebiet, wobei die Linie A von Leipzig-Grünau (Haltepunkt Miltitzer Allee) nach Gaschwitz und umgekehrt, die Linie B von Leipzig Hbf nach Wurzen und die Linie C zwischen Leipzig-Plagwitz und Gaschwitz verkehren.



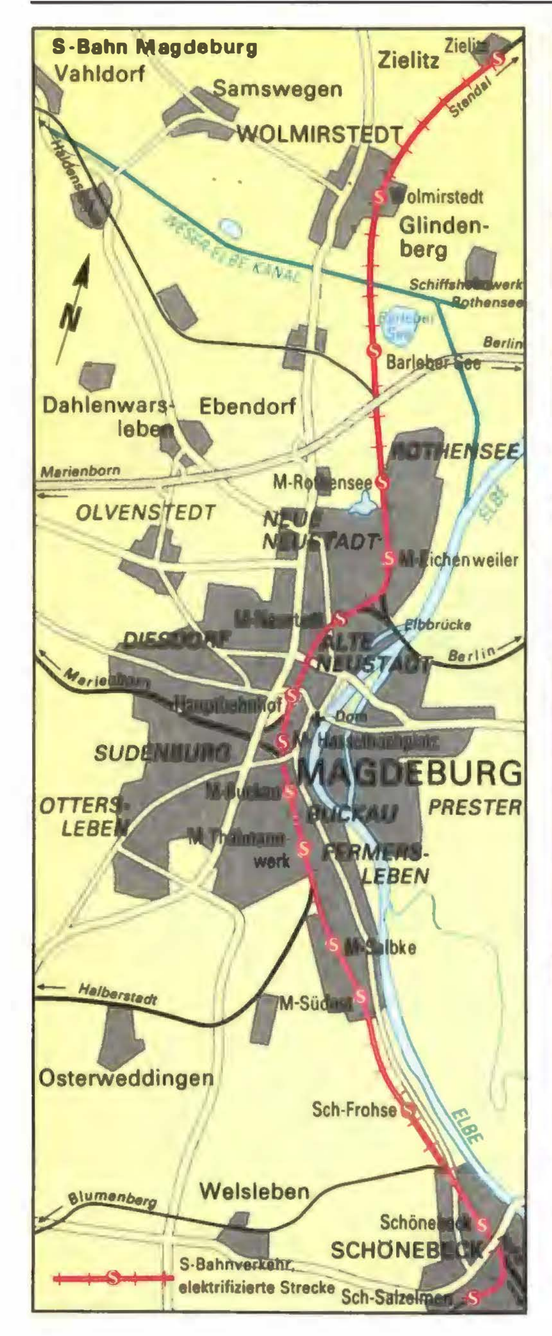


S-Bahn Dresden

S-Bahnverkehr, elektrifizierte Strecke
S-Bahnverkehr Dieselbetrieb

S-Bahn-Zug in Leipzig





Eröffnung: 1969
Netzlänge: 66 km
Traktionsart: Elektro
Anzahl der Linien: 3
Anzahl der Zugangsstellen: 35

Magdeburg

Die Magdeburger S-Bahn-Strecke zieht sich in Nord-Süd-Richtung von Zielitz nach Schönebeck-Salzelmen und durchquert dabei das gesamte Stadtgebiet mit den Vororten Rothensee und Eichenweiler im Norden, die Magdeburger

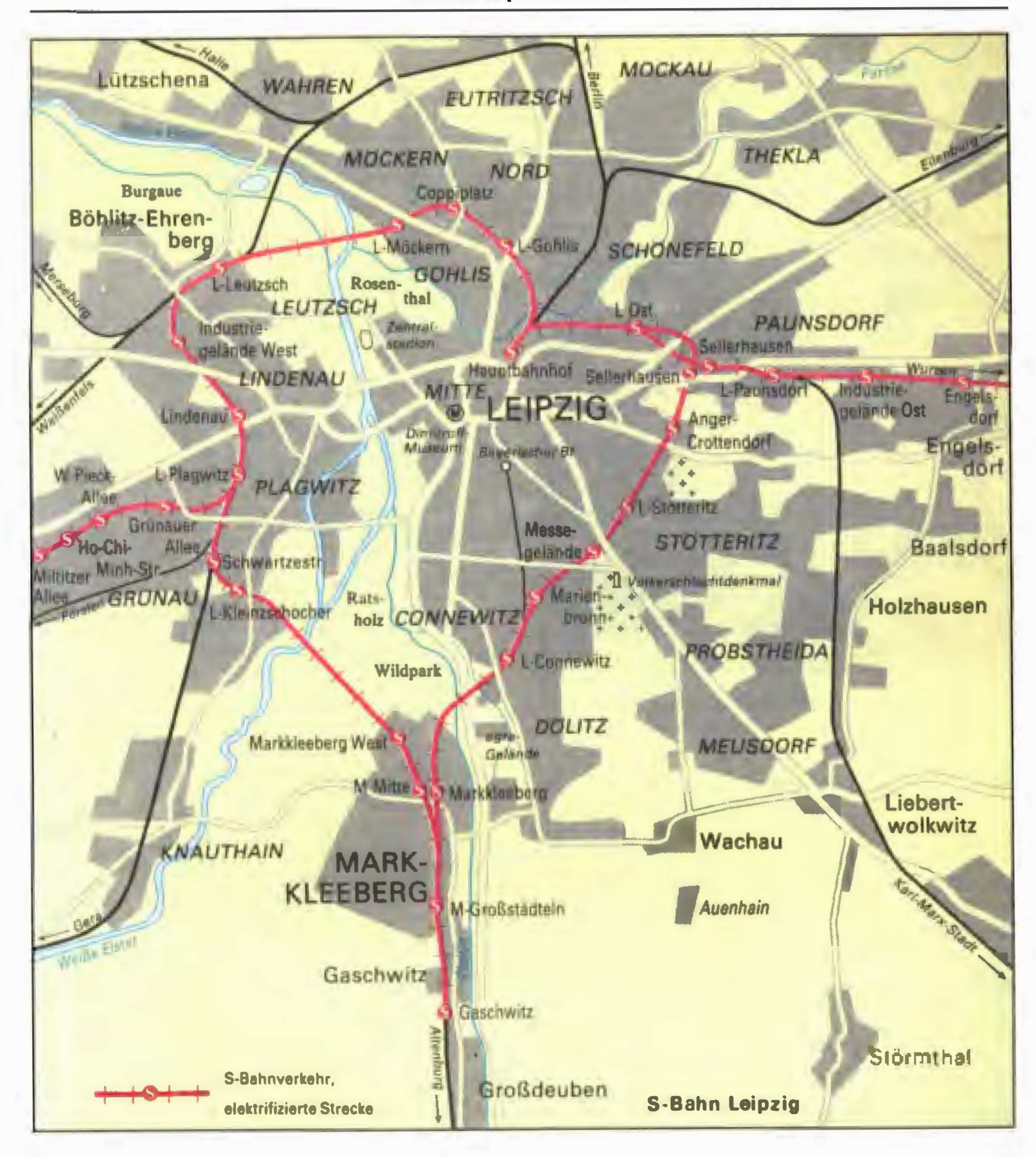


Neustadt und das Zentrum sowie die südlichen Industrieviertel Buckau, Salbke und Magdeburg-Südost.

Eröffnung: 1974
Netzlänge: 59 km
Traktionsart: Elektro und Diesel
Anzahl der Linien: 3
Anzahl der Zugangsstellen: 20

Rostock

Die Rostocker S-Bahn führt in Nord-Süd-Richtung vom Bf Warnemünde nach Rostock Hbf und erschließt durch die günstige Streckenführung die bis nach dem Ostseebad Warnemünde hin weiträumig angelegten Neubaugebiete über Lichtenhagen, Lütten Klein und Evershagen, die Industriegebiete in Bramow und Marienehe sowie die Warnow-Werft.



Eröffnung:	1970
Netzlänge:	14 km
Traktionsart:	Elektro
Anzahl der Linien:	1
Anzahl der Zugangsstellen:	10

Schmalspurbahnen

Mit dem Betrieb der vom Volksmund mit so liebenswürdigen Namen wie „Molli", „Rasender Roland" oder „Bimmel" bedachten Schmalspurbahnen pflegt die Deutsche Reichsbahn technische Denkmale und bietet Touristen und Urlaubern aus dem In- und Ausland interessante Erlebnisse für Reise und Erholung in den landschaftlich schönsten Gebieten der DDR.

Als Oldtimer auf Schienen – meist aus der Zeit Ende des vorigen Jahrhunderts stammend – verkehren sie auf acht Schmalspurstrecken, die alle bei den Streckenbeschreibungen zu finden und in der Tabelle 13 zusammengefaßt sind. Die Züge werden ausschließlich mit Dampflokomotiven gefahren. Diese wurden zum Teil im vorigen Jahrhundert – wie beispielsweise die älteste im Dienst bei der Deutschen Reichsbahn stehende Dampflokomotive, die Gelenklokomotive der Bauart Mallet, Baujahr 1897, mit der Betriebsnummer 99 5901 auf der Selketalbahn – oder erst vor etwa 30 Jahren gebaut – wie die Lokomotiven der Baureihe 99.77-99 auf der Strecke Cranzahl–Kurort Oberwiesenthal, hergestellt 1956 im damaligen VEB Lokomotivbau „Karl Marx" Babelsberg.

Auf der Harzquerbahn fahren außer den planmäßigen Zügen wöchentlich zwei Traditionszüge von Wernigerode aus in den Harz, und auf der Lößnitztalbahn Radebeul Ost–Radeburg verkehren an den Wochenenden der Sommermo-



Schmalspurbahn Freital-Hainsberg–Kurort Kipsdorf an der Talsperre Malter

nate Traditionszüge durch die Moritzburger Teichlandschaft. Auf der Lößnitztalbahn sind Lokomotiven und Wagen im Einsatz, die – teils von anderen sächsischen Schmalspurstrecken hierher gebracht – in den Originalzustand versetzt wurden und das technische Niveau im Fahrzeugbau des ausgehenden 19. Jahrhunderts zeigen.

Schmalspurbahn Radebeul Ost–Radeburg



Tabelle 13

Schmalspurbahnen der Deutschen Reichsbahn mit Reiseverkehr

DR Kursbuch-Strecken-Nr.	Strecken-Nr.	Strecke	Spurweite	Länge	Inbetriebnahme	Durchschnittliche Fahrzeit	
			mm	km		Std.	Minuten
251	f 19	Zittau–Bertsdorf–Kurort Oybin/Kurort Jonsdorf	750	16,1	1890	–	48
308	f 8	Radebeul Ost–Radeburg	750	16,6	1884	1	–
309	f 14	Freital-Hainsberg–Kurort Kipsdorf	750	26,2	1882/83	2	–
434	f 12	Cranzahl–Kurort Oberwiesenthal	750	17,7	1897		
674	c 12	Gernrode–Alexisbad–Harzgerode/Hasselfelde	1000	43,2	1887/92	1/2	–/15
678	c 8	Wernigerode–Drei Annen Hohne–Eisfelder Talmühle–Nordhausen Nord	1000	60,5	1897/99	3	–
		Drei Annen Hohne–Schierke		5,4	1890/92	–	40
		Hasselfelde–Eisfelder Talmühle		13,5	1890/92	–	40
785	a 16	Bad Doberan–Ostseebad Kühlungsborn West	900	15,4	1886/1910	–	45
956	a 2	Putbus–Göhren (Rügen)	750	24,2	1896	1	10


Standorte der Schmalspurbahnen,
Stand- und Schwebeseilbahnen,
Überland- und Stadtstraßenbahnen
O S T - S E E
Saßnitz
Binz
Bergen
Putbus
Barth
Stralsund
Warnemünde
Rostock
Bad Doberan
Wolgast Hafen
Züssow
Wismar
Güstrow
Schwerin
Waren
Pasewalk
Neubrandenburg
Neustrelitz
Prenzlau
Ludwigslust
B R D
Wittenberge
Angermünde
Löwenberg
Eberswalde
POLEN
Salzwedel
Nauen
Bad Freienwalde
BERLIN
WB
Strausberg
Schöneiche
Woltersdorf
Stendal
Brandenburg
Potsdam
Frankfurt
Magdeburg
Jüterbog
W.-Pieck-St.-Guben
Ilsenburg
Lübbenau
Halberstadt
Köthen
Dessau
Lutherstadt Wittenberg
Cottbus
Wernigerode
Thale
Güsten
Aschersleben
Falkenberg
Doberlug-Kirchhain
Forst
Nordhausen
Halle
Bitterfeld
Elsterwerda
Hoyerswerda
Heiligenstadt
Leinefelde
Sangerhausen
Eilenburg
Leipzig
Riesa
Großenhain
Bautzen
Görlitz
Naumburg
Meißen
Dresden
Eisenach
Weimar
Döbeln
Freital-Hainsberg
Bad Schandau
Zittau
Gotha
Erfurt
Arnstadt
Jena
Gera
Karl-Marx-Stadt
Freiberg
ČSSR
Werdau
Zwickau
Suhl
Saalfeld
Meiningen
Katzhütte
Sonneberg
Plauen
Aue
Cranzahl
BRD
Strecken mit Schnell- und Eilzugverkehr
Schmalspurbahnen
Überlandstraßenbahnen
Stand- u. Schwebeseilbahnen
Orte mit Straßenbahnen
Schmalspurbahnen
1 Putbus-Göhren
2 Bad Doberan-Kühlungsborn
3 Harzquerbahn
4 Selketalbahn
5 Lößnitztalbahn
6 Freital-Kipsdorf
7 Zittau-Jonsdorf/Oybin
8 Cranzahl-Oberwiesenthal
Stand- und Schwebeseilbahnen
9 Drahtseilbahn Thale
10 Oberweißb. Bergbahn
11 Dresdener Standseilbahn
12 Dresdener Schwebebahn
13 Seilbahn Augustusburg
14 Fichtelberg-Schwebebahn
Überlandstraßenbahnen
15 Thüringerwaldbahn
16 Kirnitzschtalbahn
17 Strausberger Straßenbahn
18 Berlin-Schöneiche
19 Berlin-Woltersdorf
20 Halle-Bad Dürrenberg





Drahtseilbahn in Thale



Steilstrecke der Oberweißbacher Bergbahn

Stand- und Schwebeseilbahnen

In **Thale** führt eine **Drahtseilbahn** vom Jägerplatz, wo die Bode aus dem Harz tritt (187 m ü. d. M.), auf den 454 m hoch liegenden Hexentanzplatz. Die am 7. Oktober 1970 eröffnete Personenschwebebahn ist die steilste Kabinenbahn der DDR und befördert jährlich etwa eine Million Fahrgäste. Die Streckenlänge beträgt 678 m. In den insgesamt 26 Gondeln haben jeweils vier Personen Platz. Die Gondeln schweben an einem vier Zentimeter dicken stählernen Tragseil, zum Teil 75 m hoch über dem Erdboden. Die Fahrtdauer beträgt vier Minuten.

Im Bahnhof Obstfelderschmiede an der Normalspurstrecke Rudolstadt–Katzhütte hat die unter Denkmalschutz stehende **Oberweißbacher Bergbahn** (↗ d12) ihren Ausgangspunkt. Reisende werden entweder mit dem speziell konstruierten „schrägen" Personenwagen befördert, der auf dem Gleis von 1800 mm Spurweite verkehrt, oder sie benutzen einen auf der entsprechenden Rollbühne befestigten „normalen" Personenwagen. Diese Rollbühne dient auch dem Transport von Güterwagen. Ein 40 mm dikkes Zugseil überträgt die Traktionskraft, aus Sicherheitsgründen wird es nach jeweils 5 bis 7 Jahren ausgewechselt. Mit einer Steigung von 1:4 führt die 1923 eröffnete Bahn als Standseilbahn nach Lichtenhain, und von Lichtenhain, auf dem Kamm des Thüringer Schiefergebirges gelegen, verkehrt auf der Flachstrecke ein elektrischer Triebwagen über Oberweißbach – das der Bahn den Namen gab – bis nach Cursdorf.

Die Elbemetropole Dresden hat gleich zwei Sonderbahnen zu bieten: Die **Dresdner Standseilbahn** führt mit einer Streckenlänge von 544 m vom Körnerplatz nahe der berühmten Brücke „Blaues Wunder" auf den 95 m höher liegenden Stadtteil Weißer Hirsch. Die 1895 eingeweihte Bahn steht unter Denkmalschutz. Bei einer Zugfolge im Abstand von 10 Minuten und einer Fahrtdauer von 4,5 Minuten befördern die beiden je 62 Personen fassenden Wagen je Stunde und Richtung etwa 450 Fahrgäste.

Nur knapp 200 m vom Körnerplatz entfernt hat an der Pillnitzer Landstraße die **Dresdner Schwebebahn** ihren Ausgangspunkt zur 84 m höher gelegenen Loschwitzhöhe. Die Schwebebahn war die erste ihrer Art in der Welt. An einer einzelnen Schiene hängend werden die Wagen auf- und abgeseilt. Diese Schwebeseilbahn ist seit 1901 in Betrieb und steht als älteste noch weitgehend im Originalzustand erhalten gebliebene Anlage unter Denkmalschutz. Auf der 254 m langen Strecke beträgt die Fahrtdauer etwa drei Minuten. Jeder Wagen faßt 52 Fahrgäste, so daß je Stunde und Richtung etwa 440 Personen befördert werden können. Von der Loschwitzhöhe bietet sich eine reizvolle Aussicht auf die Radebeuler Weinberge, die Wilsdruffer Hochfläche, den Kamm des Osterzgebir-

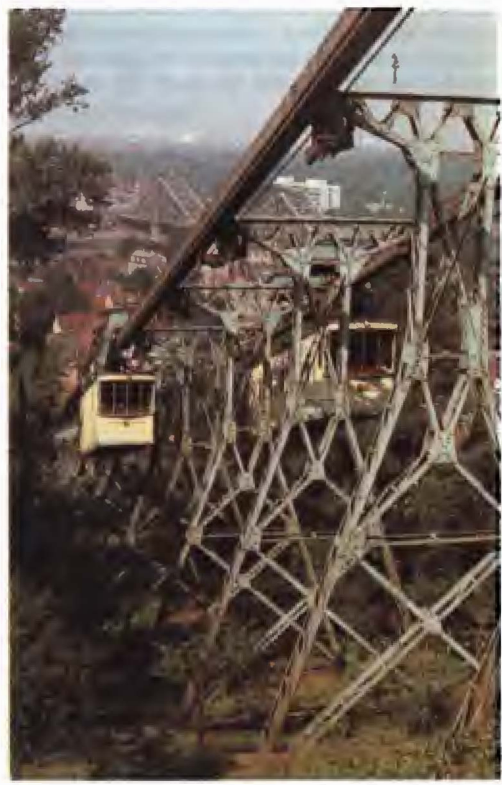
Standseilbahn in Dresden-Loschwitz, erbaut 1895

ges, Berge in der ČSSR und natürlich das Dresdner Elbtalpanorama.

Vom Bahnhof Erdmannsdorf-Augustusburg im Zschopautal an der Normalspurstrecke Karl-Marx-Stadt–Bärenstein (↗ f11) zur 168 m höher gelegenen Station Augustusburg am Fuße des



Schwebeseilbahn in Dresden-Loschwitz, erbaut 1901





Standseilbahn Augustusburg



Fichtelberg-Schwebebahn

Schloßberges führt die **Standseilbahn Augustusburg**. Die seit 1911 betriebene Bahn hat eine Streckenlänge von 1,2 km und benötigt acht Minuten Fahrzeit. Seit 1978 sind neue Wagen im Einsatz, von denen jeder 74 Personen faßt. Das Schloß Augustusburg ist das größte Schloß im Erzgebirge, es beherbergt u. a. das Zweitakt-Motorrad-Museum und das Museum für Jagdtierkunde.

Als touristische Attraktion, seit 1924 sommers wie winters in Betrieb, führt die **Fichtelberg-Schwebebahn** von der Talstation in Oberwiesenthal (etwa 5 Minuten Fußweg vom Bahnhof Kurort Oberwiesenthal entfernt) mit einem Höhenunterschied von 303 m zur Bergstation auf der Kuppe des Fichtelberges. Die Streckenlänge beträgt 1,17 km. In jeder Gondel haben 40 Personen Platz, und eine Fahrt dauert etwa sechs Minuten. Von der Bergstation bietet sich eine schöne Aussicht auf Oberwiesenthal und auf die Berge des České středohoří. Ein Besuch im Fichtelberghaus lohnt sich ebenso wie das Besteigen des Aussichtsturmes auf der Bergspitze, von wo man bei klarem Wetter bis in das Sächsische Tiefland blicken kann.

Straßenbahnen

In 27 Städten und Gemeinden der DDR verkehren Straßenbahnen. Täglich benutzen etwa 3,8 Millionen Fahrgäste dieses Verkehrsmittel, vor allem für die Fahrt zwischen Wohnung und Arbeitsstelle, aber auch zu Ausflugsfahrten erfreut sich die Straßenbahn großer Beliebtheit. Zusammengenommen fahren alle Straßenbahnzüge in der DDR jeden Tag etwa 120mal um den Äquator! Städte und Gemeinden mit Straßenbahnen sind: Bad Schandau (Kirnitzschtalbahn), Berlin, Brandenburg, Cottbus, Dessau, Dresden, Erfurt, Frankfurt (Oder), Gera, Görlitz, Gotha (mit Thüringerwaldbahn), Halberstadt, Halle (Saale), Jena, Karl-Marx-Stadt, Leipzig, Magdeburg, Naumburg, Nordhausen, Plauen, Potsdam, Rostock, Schöneiche, Schwerin, Strausberg, Woltersdorf, Zwickau.

Insgesamt bestehen in der DDR 178 Straßenbahnlinien, das waren 1985 20 Linien mehr als 1971. Dreißig Linien allein gibt es in Berlin, jeweils 20 Linien in Leipzig und Dresden. Hinsichtlich der beförderten Personen liegt Leipzig mit 275 Millionen Fahrgästen pro Jahr an der Spitze, gefolgt von Dresden mit 241 Millionen. Die mit rund 32 km längste Straßenbahnlinie in der DDR führt von Halle-Trotha durch Schkopau (mit den Buna-Werken) und an den Leuna-Werken vorbei nach Bad Dürrenberg. Die zweitlängste Linie, rund 21 km lang, verkehrt zwischen Radebeul West und dem Körnerplatz in Dresden.

Vielerorts dienen Straßenbahnlinien dem **Ausflugsverkehr**. Für Berlin sind insbesondere die zwischen S-Bahnhof Berlin-Köpenick über den S-Bahnhof Berlin-Grünau nach Alt-Schmöckwitz, ferner die vom S-Bahnhof Berlin-Friedrichshagen über Schöneiche nach Alt-Rüdersdorf verkehrenden Linien zu nennen und im Berliner Randgebiet die Linie vom S-Bahnhof

Straßenbahn-Endhaltestelle am Bahnhof in Naumburg

Rahnsdorf nach Woltersdorfer Schleuse. In Brandenburg fährt die Straßenbahn nach Plaue, einem Ortsteil mit vielen Seen.

Die *Thüringerwaldbahn* (↗ d19) erschließt für viele Reisende von Gotha aus den Thüringer Wald und erfreut sich bei Erholungssuchenden und Touristen großer Beliebtheit.

In Bad Schandau bringt die *Kirnitzschtalbahn* ihre Fahrgäste in etwa 30 Minuten Fahrzeit von der Stadt durch das reizvolle Kirnitzschtal zum Lichtenhainer Wasserfall, dem Ausgangspunkt für schöne Wanderungen in die Bergwelt der Sächsischen Schweiz mit Kuhstall, Affensteinen und den beiden Winterbergen.

Tatra-Straßenbahn-Zug in der Mollstraße Berlin



Kirnitzschtalbahn



Pioniereisenbahnen

Eine besondere Attraktion – besonders für Familien mit Kindern – sind die kleinsten Eisenbahnen in der DDR, nämlich die in elf Orten bestehenden, von Pionieren und Schülern selbst bedienten durchweg schmalspurigen Pioniereisenbahnen. Erwachsene sind lediglich als Lokomotivführer und verantwortlich Leitende tätig.

Die „Attraktionen auf Schienen en miniature" verkehren in Spurweiten von 381 mm bis 600 mm in einigen Bezirksstädten und Landschaftsgebieten mit Ausflugsverkehr.

Berlin

Eine große kreisförmige Strecke und zwei innere Verbindungsstrecken erschließen den gesamten Pionierpark „Ernst Thälmann", An der Wuhlheide.

Eröffnung:	1. Juni 1956
Streckenlänge:	6,9 km
Spurweite:	600 mm
Traktionsart:	Diesellokomotiven
Hersteller:	VEB Lokomotivbau „Karl Marx" Babelsberg
Wagen:	Vierachsige Drehgestellwagen, geschlossen, mit Heizung
Bahnhöfe:	3
Haltepunkte:	2
Fahrgäste:	jährlich etwa 60 000

Bernburg

Die eingleisige Strecke führt langgestreckt durch den Park im Erholungszentrum Krumbholz.

Eröffnung:	1. Juni 1969
Streckenlänge:	1,9 km
Spurweite:	600 mm
Traktionsart:	Diesellokomotiven
Hersteller:	GKD Radotun, Skoda (ČSSR)
Wagen:	Vierachsige Drehgestellwagen, offen, ohne Verdeck, mit Mittelgang
Bahnhöfe:	3
Haltepunkte:	2
Fahrgäste:	jährlich etwa 95 000

Cottbus

Die eingleisige Strecke beginnt im Eliaspark, führt an der Festwiese und dem Pionierpark vorbei zum Bahnhof Zoo und endet nach Passieren eines Waldgebietes in unmittelbarer Nähe des Ortes Branitz.

Eröffnung:	1. Juni 1956
Streckenlänge:	2,1 km
Spurweite:	600 mm
Traktionsart:	Dampflokomotiven und Diesellokomotiven
Hersteller:	Dampflokomotiven: Linke-Hofmann-Werke Breslau und Krauss, München Diesellokomotiven: VEB Lokomotivbau „Karl Marx" Babelsberg
Wagen:	Vierachsige Drehgestellwagen, offen, ohne Verdeck (teilweise für Traglasten) und zweiachsige Wagen
Bahnhöfe:	3
Haltepunkte:	–
Fahrgäste:	jährlich etwa 100 000

Dresden

Die zweigleisige Strecke führt durch das Parkgelände des Großen Gartens und mit einer Kehrschleife am Bahnhof Frohe Zukunft in die Nähe des Fučikplatzes.

Eröffnung:	1. Mai 1951
Streckenlänge:	5,6 km
Spurweite:	381 mm
Traktionsart:	Dampflokomotiven, elektrische Lokomotiven (Akku)
Hersteller:	Dampflokomotiven: Brangsch Liliputbahnen Engelsdorf Elektrolokomotiven: Raw Dresden-Friedrichstadt
Wagen:	Vierachsige Drehgestellwagen, offen, ohne Verdeck
Bahnhofe:	4
Haltepunkte:	1
Fahrgäste:	jährlich etwa 550 000

Gera

Die eingleisige Strecke führt vom Bahnhof Martinsgrund, an einem durch den Bahnbau entstandenen Stauweiher vorbei, zum Endbahnhof Wolfsgehege im Zoologischen Garten.

Eröffnung:	6. September 1975
Streckenlänge:	z. Z. 0,8 km (noch 1,2 km im Bau)
Spurweite:	600 mm
Traktionsart:	Elektrische Lokomotiven (Akku), Diesellokomotiven
Hersteller:	Elektrolokomotiven: VEB Kraftfahrzeuginstandsetzungswerk Gera Diesellokomotiven: VEB Lokomotivbau „Karl Marx" Babelsberg
Wagen:	Vierachsige Drehgestellwagen, offen, ohne Verdeck, und zweiachsige geschlossene Wagen
Bahnhöfe:	2
Haltepunkte:	–
Fahrgäste:	jährlich etwa 50 000



Pioniereisenbahn in Dresden

Bahnhöfe: 1
Haltepunkte: 2
Fahrgäste: jährlich etwa 95 000

Görlitz

Auf dem eingleisigen Rundkurs im Pionierpark am Weinberg fährt man ausschließlich durch Hochwald.

Eröffnung: 1. Juni 1976
Streckenlänge: 0,8 km
Spurweite: 600 mm
Traktionsart: Historische Nachbildung der Lokomotive „ADLER" mit Dieselmotorantrieb
Hersteller: VEB Waggonbau Görlitz
Wagen: Zweiachsige historische Personenwagen, offen und mit Verdeck
Bahnhöfe: 1
Haltepunkte: –
Fahrgäste: jährlich etwa 70 000

Halle

Die eingleisige, kreisförmige Strecke befindet sich auf der Saaleinsel Peißnitz.

Eröffnung: 12. Juni 1960
Streckenlänge: 1,9 km
Spurweite: 600 mm
Traktionsart: Diesellokomotiven
Hersteller: VEB Lokomotivbau „Karl Marx" Babelsberg
Wagen: Vierachsige Drehgestellwagen und zweiachsige Wagen, offen, ohne Verdeck

Karl-Marx-Stadt

Die eingleisige Strecke führt im Küchwald in einer verschlungenen Kreisform durch das hügelige Parkgelände und kreuzt mehrmals die vielen Parkwege.

Eröffnung: 1. Mai 1954
Streckenlänge: 2,3 km
Spurweite: 600 mm
Traktionsart: Diesellokomotiven
Hersteller: Arno Jung, Jungenthal, und VEB Lokomotivbau „Karl Marx" Babelsberg
Wagen: Vierachsige Drehgestellwagen, offen, ohne Verdeck
Bahnhöfe: 1
Haltepunkte: –
Fahrgäste: jährlich etwa 70 000

Leipzig

Auf einer eingleisigen Ringstrecke fährt man um den Auensee, im Naherholungsgebiet Leipzig-Wahren gelegen.

Eröffnung: 5. August 1952
Streckenlänge: 1,9 km
Spurweite: 381 mm

Traktionsart: Dampflokomotiven
Hersteller: Krauss, München
Wagen: Vierachsige Drehgestellwagen, offen, ohne Verdeck
Bahnhöfe: 1
Haltepunkte: 3
Fahrgäste: jährlich etwa 110 000

Plauen

Die eingleisige ringförmige Strecke verläuft durch den Park an der Hainstraße und ist als einzige Pioniereisenbahn in der DDR mit Fahrleitung ausgerüstet.
Eröffnung: 7. Oktober 1959
Streckenlänge: 1 km
Spurweite: 600 mm
Traktionsart: Elektrische Lokomotiven (mit Fahrleitungsbetrieb)
Hersteller: Wismut, Werkstätten Zobes
Wagen: Vierachsige Drehgestellwagen, offen, mit Verdeck
Bahnhöfe: 1
Haltepunkte: –
Fahrgäste: jährlich etwa 35 000

Vatterode

Die eingleisige Strecke beginnt am südlichen Ortsausgang von Vatterode, im Mansfelder Bergland, führt an der Landstraße entlang zum Bahnhof Mansfeld-Schleife, wo sich eine Kehrschleife und eine Drehscheibe (die einzige bei einer Pioniereisenbahn in der DDR) befinden.
Eröffnung: 1. Juli 1967
Streckenlänge: 1,2 km
Spurweite: 500 mm
Traktionsart: Elektrische Lokomotiven (Akku)
Hersteller: Mansfeld-Kombinat „Wilhelm Pieck"
Wagen: Zweiachsige Wagen, offen, ohne Verdeck
Bahnhöfe: 2
Haltepunkte: –
Fahrgäste: jährlich etwa 20 000

Rechts und links von 95 Eisenbahnstrecken



Stralsund–Saßnitz

Etwa 500 m östlich des Bahnhofs liegt der historische Stadtkern von Stralsund, bedeutendes Denkmal mittelalterlicher Stadtbaukunst. Seine Silhouette prägen besonders eindrucksvoll die drei großen Backsteinkirchen St. Nikolai, St. Jacobi und St. Marien von der Seeseite her. Viele historische Bürgerhäuser mit gotischen, Renaissance- und Barockgiebeln säumen die Straßen; eindrucksvollstes städtisches Bauwerk ist das gotische Rathaus mit mächtiger backsteinerner Giebelwand. Die mittelalterlichen Bauten des Johannisklosters und des Katharinenklosters bergen heute das Stadtarchiv, das Kulturhistorische und das Meereskundliche Museum. Restaurierte Festungsmauern, zwei der Tore sowie Bollwerke aus dem Dreißigjährigen Krieg und späterer Zeit sind von den Parkanlagen rings um den Stadtkern erkennbar. Werft, Hafen, Industriebetriebe sowie der Touristen- und Transitverkehr kennzeichnen das heutige Leben in Stralsund.

Den Bf Stralsund (auf der Streckenkarte der folgenden Seite unten) verläßt die Strecke nach Rügen gemeinsam mit den Gleisen in Richtung Berlin (↗ A3) südwärts und biegt noch innerhalb des Bahnhofs ostwärts ab. Von rechts mündet die dem Direktverkehr Berlin–Saßnitz dienende Verbindungskurve ein, wodurch ein „Kopfmachen" der Züge in Stralsund vermieden wird. Anschließend bietet sich bis zum Bf Stralsund Rügendamm ein ausgezeichneter Rundblick: nach links auf die Stadt Stralsund mit Reparaturwerft und Hafen, nach rechts über die 1948 gegründete Volkswerft zum Dänholm.

Unmittelbar an den hochliegenden Bf Stralsund Rügendamm schließt sich das bereits im vorigen Jahrhundert geplante, doch erst 1931 bis 1936 errichtete, Dammbauwerk an. Bis zu seiner Vollendung bestritt eine Trajektlinie zwischen Stralsund und Altefähr das Übersetzen der Eisenbahnwagen vom Festland zur Insel Rügen. Zunächst passiert der Zug die Brücke über den Ziegelgraben, deren mittlerer Teil aus einer 28 m langen Klappbrücke besteht. Sie gibt den eigentlichen Hauptschiffahrtsweg aus dem Greifswalder Bodden in den Stralsunder Hafen frei. Die Strecke führt parallel mit der F 96 einen kurzen Abschnitt über die alte Festungsinsel Dänholm und schließlich auf die 540 m lange Sundbrücke des genau 2540 m langen Rügendamms. Nach beiden Seiten bieten sich schöne Ausblicke: links auf die großartige

Rügendamm Ziegelgrabenbrücke



Silhouette der historischen Hansestadt, rechts auf Rügens Südwestküste und den Strelasund. Unterhalb des Inseldammes erkennt man links vor dem Ort Altefähr die frühere Eisenbahnfährstelle und einen Teil des alten Fährbettes.

Vom Bf Altefähr verläuft die seit 1883 in Betrieb befindliche, jetzt zweigleisig ausgebaute Strecke neben der F 96 durch die vorwiegend landwirtschaftlich geprägte südwestliche Insellandschaft. Die Orte Rambin und Samtens haben schöne gotische Backsteinkirchen; nahe Rambin zeigt sich bei guter Fernsicht nördlich über dem Kubitzer Bodden die Hochfläche der Insel Hiddensee.

Bergen ist Kreisstadt und Kommunikationszentrum Rügens. Sehenswert in der historisch gewachsenen, im vorigen Jahrhundert bis zum Bahnhof ausgedehnten Stadt ist die romanisch-gotische Marienkirche mit ihrer interessanten Ausmalung aus dem 13. und 19. Jh. Von Bergen (Rügen) führt seit 1889 eine Eisenbahnstrecke über die alte rügensche Residenz Putbus – Ausgangspunkt der letzten rügenschen Schmalspurbahn zum Ostseebad Göhren (↗ a2) – bis Lauterbach. In diesem ältesten Badeort der Insel findet man noch das historische „Badehaus in der Goor" mit einem kleinen Park, errichtet 1817/18 sowie den Fischerei- und Seglerhafen.

Nach Verlassen des Bf Bergen (Rügen) erkennt man linksseitig noch die Trasse der einstigen Schmalspurbahn zur Wittower Fähre und nach Altenkirchen, ehe der Zug in das Waldgebiet unterhalb des Rugard einfährt. Auf dem 91 m hohen Moränenhügel rechts der Strecke steht der 27 m hohe Gedenkturm für Ernst Moritz Arndt. Anschließend an das Waldstück liegen rechts der Kleine und links der Große Jasmunder Bodden, früher durch einen breiten Wasserarm miteinander verbunden. Darüber hinweg führten ursprünglich Drehbrücken, nach Schüttung des Lietzower Dammes geht die Trasse auf Land weiter. Vom sich an den Damm anschließenden Bf Lietzow (Rügen) zweigt die Stichbahn zum Ostseebad Binz ab, die durch die Waldlandschaft der „Schmalen Heide" zwischen Kleinem Jasmunder Bodden und der Ostküste der Insel führt. Hinter Lietzow „klettert" die Strecke ganz allmählich an; nach einigen Kilometern kann man rechts die Gleisanlagen zum neuen Fährbahnhof Mukran sehen, von dem aus eine Trajektverbindung nach Klaipeda in der Litauischen SSR führt. Noch vor Erreichen des Bf Sagard liegt links eines der vielen baumbewachsenen, bronzezeitlichen Hügelgräber Rügens, der „Dobberworth"; nördlich der Strecke schließen sich die Industrieanlagen des Kreidewerks Rügen an. Unter der F 96 hindurch geht es in weitem Linksbogen nach Saßnitz, vorher mündet von rechts in scharfem Bogen die Strecke aus dem Bf Saßnitz Hafen ein.

Saßnitz ist die nördlichste Stadt der DDR; etwa 6 km weiter im Norden erheben sich die Kreidefelsen von Stubbenkammer mit dem 117 m hohen Königstuhl und, nahe dem Hertha-See, den Resten einer slawischen Höhenburg. Die Stadt Saßnitz erlangte Bedeutung mit dem Post- und Fährhafen, von dem aus seit 1909 die regelmäßige Post- und Eisenbahnverbindung nach Trelleborg in Schweden führt. Von der Aussichtsplattform nahe dem 1969 vollendeten Rügen-Hotel bietet sich ein eindrucksvoller Rundblick auf den Fischereihafen mit der 1510 m langen Steinmole und den 1958/59 erneuerten Anlagen des Fährbahnhofs (↗ S. 84): Eine 196 m lange, schleifenförmige Stahlbrücke bildet die Zufahrt zum Gebäude zwischen den beiden Fährbetten für die Fährschiffe der Deutschen Reichsbahn und der Schwedischen Staatsbahn und zu den Kaianlagen. Die vielen Gleise auf dem schmalen Uferstreifen zwischen Ostsee und Hochfläche unterstreichen die Bedeutung des Fährbahnhofs für den Gütertransport und den Transitverkehr zwischen Skandinavien und dem europäischen Festland.

Den Fährbahnhof verbindet ein 2 km langer Streckenabschnitt mit dem 38 m hoch liegenden Bf Saßnitz. Hier müssen sämtliche Züge „Kopf machen", um dann über die 27‰-Gefälle-Strecke die Fährgleise zu erreichen. Im Bf Saßnitz erinnert ein ehemaliger preußischer Oberlicht-Schnellzugwagen als Gedenkstätte an den Aufenthalt Lenins und seiner Begleiter auf dem Bahnhof während seiner Reise im April 1917 aus dem Schweizer Exil nach dem damaligen Petrograd.





Putbus–Göhren (Rügen)

Nach Putbus, der etwa 8 km südlich der Kreisstadt Bergen (↗ A 1) gelegenen historischen Residenz Rügens, die bereits slawischer Fürstensitz war, gelangt man auf der Nebenbahn Bergen (Rügen)–Putbus–Lauterbach; im Sommer- und Urlaubsverkehr auch mit einigen direkten Schnellzügen.

Der Ortskern von Putbus um den „Circus" (Thälmannplatz), der kreisförmig angelegten und einen weiten Freiplatz einfassenden Straße, entstand zwischen 1808 und 1823 nach dem Vorbild der großherzoglich mecklenburgischen Sommerresidenz Doberan und dem Seebad Heiligendamm. Im Anschluß an den heute nicht mehr vorhandenen Schloßbau legte man 1810/25 nach Plänen Wilhelm von Humboldts den 75 ha großen Park an. Mit dem seltenen Baumbestand und dem Tiergehege bildet er einen besonderen Anziehungspunkt. Aus der gleichzeitig mit der klassizistischen Bebauung des „Circus" geplanten Alleestraße ragt der klassizistische Theaterbau von 1819/20 heraus, nach der Restaurierung und technischen Modernisierung eines der schönsten historischen Theater in der DDR.

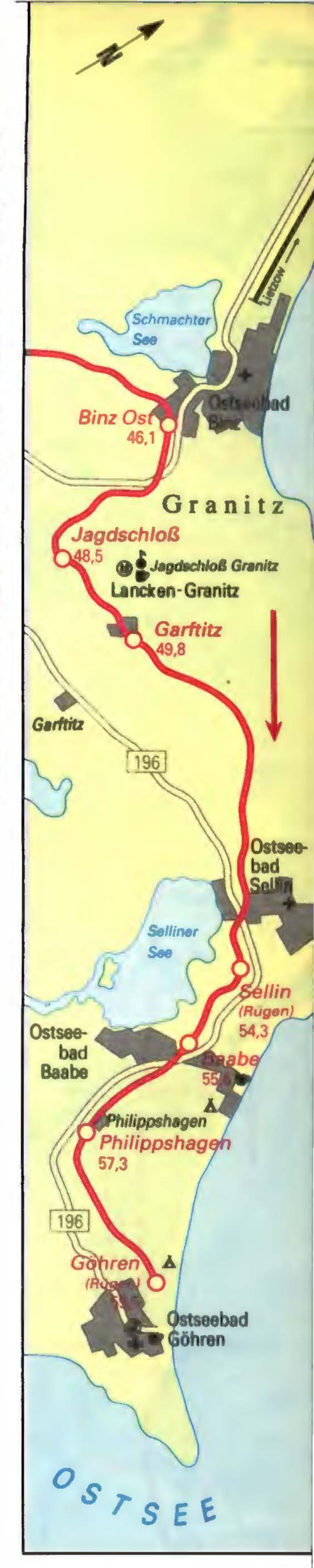
Die heute 24,2 km lange, ursprünglich von Altefähr ausgehende und zwischen 1895 und 1899 zu den südostrügenschen Ostseebädern weiter gebaute Schmalspurbahn – liebevoll „Rasender Roland" genannt – ist die einzige 750-mm-Schmalspurbahn im Norden der DDR, die vom einstmals weitverzweigten Kleinbahnnetz Rügens und Mecklenburg-Vorpommerns verblieben ist. Sie steht seit 1975 unter Denkmalschutz; der Betrieb wird mit Dampflokomotiven abgewickelt. Im Sommer sieben, im Winter fünf Zugpaare pro Tag befördern jährlich etwa 750 000 Reisende, Urlauber und Kurgäste zur Halbinsel Mönchgut durch eine der reizvollsten Landschaften Rügens.

Der Bf Putbus, als ehemals größte Station der Rügenschen Kleinbahnen, weist mit Empfangsgebäude, Stückgutschuppen, Lokschuppen, Wasserkran, Kohlebansen, Werkstätten und umfangreichen Gleisanlagen alle Merkmale eines großen Bahnhofs auf. Er liegt östlich, parallel zur normalspurigen Strecke. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h beginnt die Fahrt beim Kilometer 35,2 im Bf Putbus (in die Kilometrierung ist der abgebaute Streckenabschnitt Altefähr–Putbus noch einbezogen).

Zunächst führt die Strecke in nordöstliche Richtung und weicht dann – um Steigungen zu vermeiden – den Moränenhügeln aus. Vorbei an den Sendeanlagen der „Ferienwelle" des Senders Rostock, durch Felder und Wiesen erreicht der Zug den Hp Posewald. Reste der einstigen Güterumschlaganlagen sind hier noch erkennbar. Bis Seelvitz wird das Gleis begleitet von Äckern und Wiesen. Um Serams und bis zum Bf Binz Ost folgen Bruchwaldgebiete und links der Strecke der breite Schilfgürtel des verlandenden Schmachter Sees. Im Ostseebad Binz, dem größten Seebad auf Rügen, berührt die Schmalspurbahn nicht die von Lietzow kommende Normalspurbahn, deren 1938 am Nordende des Badeortes eingerichtete Endstation etwa 3 km vom Bf Binz Ost entfernt liegt. Der Bade- und Kurort des vorigen Jahrhunderts hat sich mit modernen Erholungsheimen und Hotelbauten um ein Mehrfaches erweitert, bewahrt aber in der Strandbebauung und den Promenadenstraßen noch ursprünglichen Charakter.

Nach Kreuzung der Landstraße von Bergen (Rügen) schlängelt sich das Schmalspurgleis um die Südflanke der Granitz-Hügel und weist hier die größten Steigungen auf. Weithin sichtbar erhebt sich auf dem 107 m hohen Tempelberg das für den Fürsten von Putbus 1836 in gotisierenden Formen erbaute Jagdschloß Granitz. Inmitten des Schloßgevierts entstand 1844 nach Plänen von Schinkel der 38 m hohe Turm, von dessen Aussichtsplattform sich ein herrlicher Rundblick über ganz Rügen bietet. Ebenso erlebenswert sind die restaurierten Räume im Schloß. Das Jagdschloß gab auch dem Haltepunkt der Bahn seinen Namen. Entlang dem südlichen Rand der Granitz führt die Strecke durch einen der größten Buchenforsten der DDR. Vom Hp Garftitz aus kann man in die Waldhügel, zum Neuensiener See oder nach dem Seebad Sellin wandern. Im Bf Sellin (Rügen) kreuzen sich die meisten



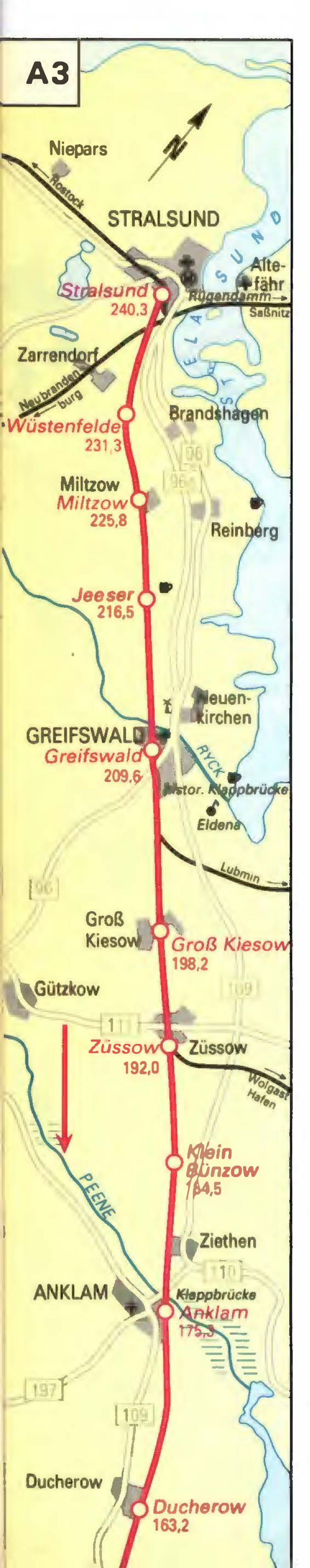


Zug der Schmalspurbahn Putbus–Göhren (Rügen)

Züge der beiden Richtungen. Das Empfangsgebäude bewahrt als einziges an der Strecke das ursprüngliche Aussehen aus der Erbauungszeit von 1896. Mit dem Bahnbau wurde das stille Fischerdorf als Seebad erschlossen – typisch dafür ist die große, zum Strand führende Hauptstraße mit den z. T. noch historischen Hotel- und Pensionsbauten. Zwischen Seebad Sellin und Ostseebad Baabe verläuft die Strecke unmittelbar neben der Bäderstraße und mit Blick links auf moderne Kur- und Wohnbauten sowie rechts auf den Selliner See.

Der Bf Baabe ist Ausgangspunkt für Wanderungen ins Mönchguter Landschaftsschutzgebiet um Alt Reddevitz. Eine Reihe gut gepflegter alter Fischerkaten und die lange Waldpromenade zum Badestrand sind typisch für den reizvollen kleinen Badeort. Nach abermaliger Kreuzung der F 196 folgt die Strecke erneut dem Asphaltweg bis zum mitten im Wald gelegenen Hp Philippshagen, um dann in weitem Linksbogen durch dichten Nadelwald den Bf Göhren (Rügen) zu erreichen, vorher die Zufahrt zum ausgedehnten Campinggelände kreuzend. Fachwerkempfangsgebäude, Güterschuppen, Lokomotivschuppen sowie Wasserkran kennzeichnen diesen traditionsreichen Endbahnhof der Bäderbahn.

Fünf Minuten Fußweg zum Strand und zehn Minuten den steilen Straßenanstieg zum hochgelegenen Bade- und Kurort hat der Reisende vom Bahnhof zurückzulegen. Zwischen den typischen Pensionshäusern mit Fachwerkloggien und -balkons birgt ein rohrgedecktes Gehöft das Mönchguter Museum mit Ausstellungen zur Lebensweise und Arbeitswelt der Bauern und Fischer. Nahe dem Strand am südlichen Ortsausgang findet man in einem Fischerboot eine Freilichtausstellung zur Tradition dieses Erwerbszweiges. Zur Südspitze der Halbinsel Mönchgut mit den Badeorten Thießow und Klein Zicker bedarf es einer 10 km langen Wanderung. Die Hochfläche von Mönchgut zwischen Gager und Groß Zicker bietet einen weiten Rundblick über die See bis Greifswald und auf die Insel Rügen.



Stralsund–Pasewalk–Berlin

Die Backsteinarchitektur des 1905 errichteten Empfangsgebäudes ist den für Stralsund (↗ A1) charakteristischen, gotischen Monumentalbauten angepaßt, aber zugleich funktionell angelegt: der Bahnhofsteil für Züge in Richtung Berlin und Rügen als Kopfbahnhof, der Bahnsteig in Richtung Rostock (↗ A8) mit Durchgangsgleis. Die Strecke bis Angermünde wurde 1863 erbaut, von Angermünde bis Berlin als Teil der damaligen Berlin-Stettiner Eisenbahn bereits 1843.

Stralsund wird in südöstlicher Richtung verlassen. Im Rangierbahnhof mit Güterzugbildung zweigen links die Strecke nach Rügen, rechts am Ende des Rangierbahnhofs das Streckengleis nach Berlin über Neubrandenburg (↗ A7) ab. Knapp 40 Kilometer Fahrt folgen auf der fast schnurgeraden zweigleisigen Strecke mit nur vier Stationen bis Greifswald. Kurz vor der Stadt führt eine kleine Brücke über das Flüßchen Ryck, das sich zum Hafenbecken erweitert, ehe es in den Greifswalder Bodden mündet. Von links mündet das Greifswalder Hafengleis in die Strecke.

Greifswald ist seit 1456 Universitätsstadt. Eng mit Stadt und Universität verbanden sich Leben und Wirken des deutschen Patrioten Ernst Moritz Arndt – dessen Namen die Universität trägt – und des in der Stadt geborenen romantischen Malers Caspar David Friedrich. 1945 wurde Greifswald durch die kampflose Übergabe an die Rote Armee vor der Zerstörung bewahrt (↗ a4). Weithin sichtbar beherrschen die drei gotischen Backsteinkirchen St. Marien, St. Nikolai und St. Jacobi das Stadtbild. Der Markt mit dem Rathaus und historischen Bürgerhäusern, das barocke Universitätsgebäude, zahlreiche Instituts- und Klinikbauten, aber auch erneuerte Straßenbilder verleihen der innerhalb der breiten Wallanlage regelmäßig angelegten Altstadt ihr Gepräge. Die hölzerne Klappbrücke im alten Fischerhafen Wieck, erbaut 1887, geht auf eine Konstruktion des 17. Jh. zurück. Hier ist auch der Heimathafen des Segelschulschiffes „Wilhelm Pieck". In unmittelbarer Nähe liegt die gotische Klosterruine Eldena. Greifswald ist Umsteigebahnhof zur 1968/69 neu erbauten Bahnlinie nach dem 15 km entfernten Lubmin und dem 1973 in Betrieb genommenen Kernkraftwerk „Bruno Leuschner". Nach Überqueren der F 96 zeigt sich links das Neubaugebiet Greifswald-Schönwalde, und nach dem Hp Greifswald Süd zweigt links die Lubminer Strecke ab.

Nach etwa 20 Kilometern wird Züssow, Umsteigebahnhof zu den Zügen nach Wolgast und zur Insel Usedom (↗ a4), erreicht. Nach Passieren des Bf Klein Bünzow durchquert die Strecke das von der Peene durchflossene Wiesen- und Moorgebiet nördlich von Anklam, kreuzt



Empfangsgebäude des Bahnhofs Stralsund, erbaut 1905



die F 109, um dann auf einer Klappbrücke die Peene zu überqueren. Die westlich vom Bahnhof liegende Stadt Anklam wurde am Ende des zweiten Weltkrieges fast vollständig zerstört. Ihre gotische Marienkirche und das mittelalterliche Steintor sind wiederhergestellt. In Anklam wurde der Flugpionier Otto von Lilienthal geboren – das Heimatmuseum trägt seinen Namen.

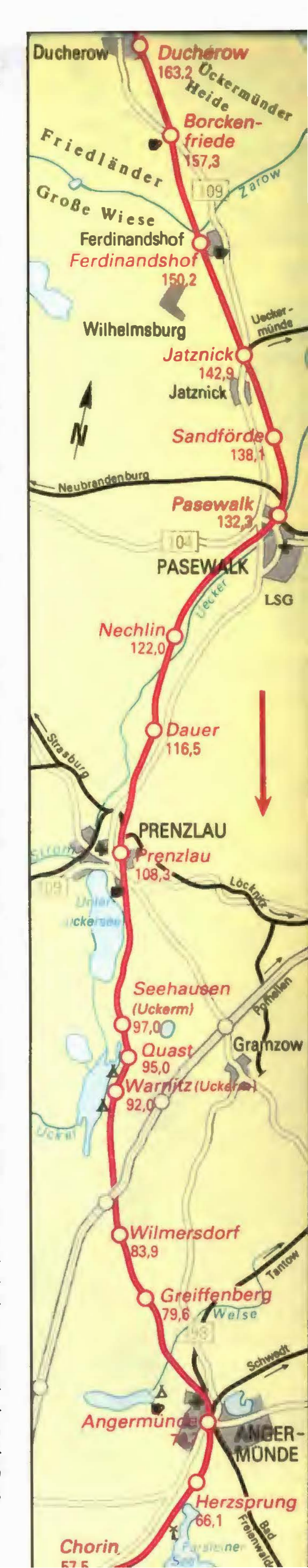
Ab Anklam verläuft die Strecke in großen geradlinigen Abschnitten durch Agrargebiet und erreicht zwischen Ducherow und Borckenfriede das weite Waldgebiet der Ueckermünder Heide. Nach erneutem Kreuzen der F 109 durchquert die Strecke bis Ferdinandshof die Friedländer Große Wiese, ein Niederungsmoor von 25 000 ha Fläche, das 1958/62 landwirtschaftlich erschlossen wurde. Das überquerte Flüßchen Zarow entwässert das Gelände, rechts der Strecke sind die 38 silberglänzenden Hochsilos des Viehwirtschaftszentrums Ferdinandshof zu erkennen. Zwischen weiten Kiefernwäldern mündet von links die Strecke Ueckermünde–Pasewalk ein, nach Passieren des Bf Jatznick wird abermals die F 109 gekreuzt. Die kleine Stadt mit ihren roten Ziegelhäusern und einem Dachziegelwerk liegt 2 km südlich des Bahnhofs und ist am westlichen Hang der Ueckerniederung sichtbar, ehe von rechts die Strecke aus Neubrandenburg herankommt und kurz vor dem Güterbf Pasewalk einmündet.

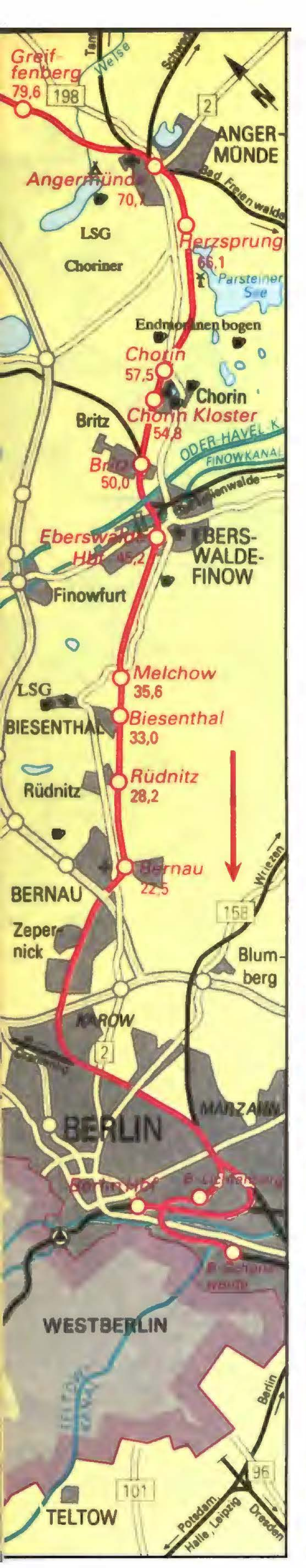
Pasewalk, im zweiten Weltkrieg zu 80 Prozent zerstört und danach in neuer Form wiederaufgebaut, wird überragt von der erhalten gebliebenen gotischen Backsteinkirche. Seit Eröffnung der Strecke Neubrandenburg–Pasewalk–Szczecin (Stettin) 1843 ist der Bahnhof wichtiger Knotenpunkt und Umsteigestation und erfüllt mit seinem Empfangsgebäude in Keilform zwischen der Berliner und der nach Szczecin führenden Strecke auch heute diese Funktion. Ab Pasewalk geht die Fahrt durch das breite Tal der Uecker, zunächst am links hochliegenden neuen Krankenhaus Pasewalk vorbei. Am Kilometer 119 wird die Uecker überquert. Nach weiterer Kreuzung der F 109 zweigt die Strecke in Richtung Templin–Zehdenick (↗ a5) ab, ein Zufahrtsgleis dieser Strecke mündet danach, gemeinsam mit der aus Stralsund kommenden, in den Bahnhof der alten uckermärkischen Hauptstadt Prenzlau ein. Von Osten erreicht die Nebenstrecke aus Löcknitz und Gramzow den Bf Prenzlau.

Prenzlau liegt am Nordufer des Unterückersees. Die alte Ackerbürger- und Garnisonstadt wurde am Ende des zweiten Weltkrieges fast völlig zerstört, ist aber in großen Teilen neu erbaut worden. Weithin sichtbar überragt die gotische Backsteinkirche St. Marien mit einem mächtigen Schmuckgiebel an der Ostseite die Stadt. Zu den Baudenkmalen zählen Teile der Stadtmauer mit drei Tortürmen sowie die Heilig-Kreuz-Kirche samt Bauten des gotischen Dominikanerklosters (Heimatmuseum).

Nach der Ausfahrt aus Prenzlau bietet sich rechts ein weiter Blick über die eiszeitlichen Ückerseen – zunächst den Unterückersee und nach Passieren des Bf Seehausen (Uckerm) den Oberückersee mit zwei Campingplätzen. Die Strecke unterquert bei Pfingstberg die Autobahn und verläuft dann südostwärts durch ausgedehnte Wälder des hügeligen und südlichen Teils der Uckermark nach Angermünde. Kurz vor der Stadt kommen von Nordosten die Strecken aus Szczecin und Schwedt heran. Angermünde ist seit 1863 Eisenbahnknotenpunkt. Trotz moderner Ausrichtung auf Land- und Nahrungsgüterwirtschaft sowie industrielle Produktion behielt die Stadt ihren historischen Charakter mit kleinstädtischen Wohnbauten, mittelalterlicher Ummauerung, gotischen Backsteinbauten der Stadt- und der Klosterkirche sowie dem kleinen barocken Rathaus. Besuchenswert ist auch die Gedenkstätte für den nahe Angermünde geborenen Dichter Ehm Welk.

Nach Berlin führt die Strecke weiter auf historischer Trasse. Im Bahnhof zweigt links die über die F 2 führende Strecke nach Bad Freienwalde (↗ a6) ab. Bei Herzsprung beginnt das seenreiche Landschaftsschutzgebiet des Choriner Endmoränenbogens mit dem Parsteiner See. Windmühlen stehen rechts und links der Strecke; nach Blockstelle Serwest (km 62,1) folgen dichte Buchenwälder, und unmittelbar am Bf Chorin wird die F 2 abermals gekreuzt. Der nun folgende Haltepunkt trägt den Namen des mittelalterlichen Klosters Chorin, es





war im 13. Jh. eines der bedeutendsten Kolonisationszentren der Mark Brandenburg. Die Ruine der großartigen Backsteinbasilika und die Klosterbauten wurden nach ihrer „Wiederentdeckung" durch Schinkel mehrfach restauriert, heute sind sie ein beliebtes Ausflugsziel nördlich Berlins mit vielbesuchten Konzertveranstaltungen im Sommer.

Nach Einmünden der rechts herankommenden Nebenbahn aus Fürstenberg–Templin (↗ a14) und Passieren des Bf Britz folgt die tunnelartige Unterführung unter dem Oder-Havel-Kanal. Unweit von hier liegt die technisch interessante Anlage des Schiffshebewerkes Niederfinow (↗ a6). Kurz vor Eberswalde kommt von links die Strecke aus Bad Freienwalde. Eberswalde-Finow ist Zentrum der Forstwirtschaft und Forstwissenschaft mit über 100 Jahre altem forstbotanischem Garten sowie bedeutenden modernen Industriebetrieben. Vom mittelstädtischen Bahnhofsgebäude und seinem Vorplatz führt eine breite Straßenachse ostwärts in die Stadt, westlich über die große Brücke in das Industriegelände und über den Stadtteil Finow zur Autobahn. Nahe dem in vielen Teilen erhaltenen historischen Marktplatz steht im ansteigenden Gelände die gotische Pfarrkirche. Ein Backsteinbau wie diese ist auch die Spitalkapelle aus dem späten Mittelalter. Die Umgebung Eberswaldes ist reich an Wäldern und Seen.

Bei Ausfahrt aus dem Bahnhof liegt links das Reichsbahnausbesserungswerk „8. Mai" für Güterwagen. Bis Biesenthal folgen Waldgebiete; die kleine Stadt mit barocker Kirche erstreckt sich zwischen Bahnhof und Wald-Seen-Landschaft. Nach Fahrt durch landwirtschaftliches Gebiet wird Bernau erreicht, hier beginnt die S-Bahn-Strecke nach Berlin. Die mittelalterliche Altstadt ist in großen Abschnitten baulich erneuert; gut erhalten sind die Stadtmauern mit dem Steintor und dem Hungerturm, das historische Ensemble um die gotische Backsteinkirche und das kleine klassizistische Rathaus. Nahe Bernau liegt die traditionsreiche Hochschule des FDGB „Fritz Heckert", internationale Ausbildungsstätte für Gewerkschaftsfunktionäre. Ihre ersten Schulbauten schuf 1928/30 Hans Meyer als Direktor des Bauhauses Dessau.

Bahnlinie und S-Bahn kreuzen gemeinsam die Autobahn und erreichen das Berliner Stadtgebiet. Durch Rieselfelder und Vorortsiedlungen führt die Strecke auf hohem Damm an den Berliner Außenring heran, der mit dem Karower Betriebskreuz erreicht wird. (↗ A21).

Kloster Chorin



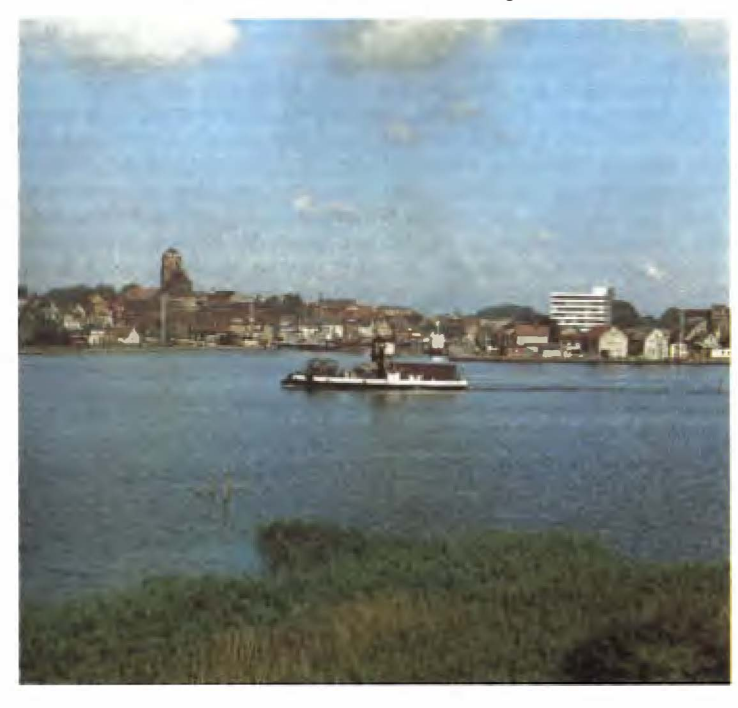
Züssow–Wolgast Hafen–Wolgaster Fähre–Seebad Ahlbeck

In Züssow (↗ A3) – Umsteigebahnhof für die Weiterfahrt nach Wolgast und den Ostseebädern der Insel Usedom – halten fast alle Züge; D-Züge aus dem Süden der DDR nach Wolgast Hafen müssen in Züssow „Kopf machen", da das Wolgaster Gleis gleichfalls südwärts aus dem Bahnhof herausführt. Die Strecke wendet sich in engem Linksbogen nordostwärts; rechts die Waldung der Karlsburger Heide. An der Kreuzung der F 109 befindet sich der Hp Karlsburg (Kr Greifswald), südlich davon Park und Barockschloß Karlsburg, jetzt Institut für Diabetesforschung der Universität Greifswald.

Nordwestlich, etwa 3 km entfernt, liegt Moeckow Berg: An der Kreuzung der F 109 mit der F 111 handelten in der Nacht vom 29. zum 30. April 1945 Greifswalder Parlamentäre mit Offizieren der Roten Armee die kampflose Übergabe von Greifswald aus (↗ A3).

Nach einer 3 km langen Fahrt durch Agrargebiet folgt das LSG „Hanshagen-Jägerhof" mit dem Bf Buddenhagen (Ausgangspunkt für reizvolle Wanderungen). Nach Durchfahren des Hp Hohendorf und Überquerung des Flüßchens Ziese bietet sich dem Eisenbahnreisenden ein schöner Blick über den breiten Peenestrom zur Insel Usedom und nach Wolgast. Am Rande der Kreisstadt wird der Bf Wolgast erreicht. Die Peenewerft, Grundstoff- und Holzbauindustrie verleihen der Stadt seit drei Jahrzehnten ein neues wirtschaftliches Profil. Im 12. Jh. am Sitz pommerscher Herzöge entstanden, gehörte Wolgast zur Hanse. Auf dem höchstgelegenen Punkt steht die gotische Backsteinbasilika der Petrikirche. Häuser des 18. und 19. Jh. säumen die schmalen Straßen. Zwischen Bahnhof und Stadt liegt der alte Friedhof, darauf die zwölfeckige Gertrudenkapelle mit prächtigem gotischen Gewölbe. Besonders eindrucksvoll zeigt sich das Stadtbild vom Hafen her. Hier zwängen sich die wenigen Gleise des Bf Wolgast Hafen zwischen historischen Speicherbauten. Ein Gütergleis führt zum Trajekt zum Bf Wolgaster Fähre. Das alte Fährschiff „Stralsund", für die 1883 eröffnete Fährverbindung zwischen Stralsund und Altefähr auf der Stettiner Vulcan-Werft gebaut, dient dem Übersetzen von Eisenbahnwagen und Lokomotiven, jedoch nicht im fahrplanmäßigen

Fährboot „Stralsund" der Eisenbahnfähre in Wolgast







Reiseverkehr. Maschine und Steuereinrichtungen des Fährschiffes sind modern – das Schiff ist auf Grund seines Alters ein technisches Denkmal.

Eisenbahnreisende nach Usedom haben zum Bf Wolgaster Fähre, der auf der anderen Seite des Peenestromes liegt, einen 900 m langen Fußweg über die 1934 erbaute und – nach Kriegszerstörung – 1950 erneuerte „Brücke der Freundschaft" zurückzulegen. Für Schiffspassagen ist ein Brückenteil als Klappkonstruktion ausgeführt.

Die seit 1911 bestehende Nebenbahn vom Bf Wolgaster Fähre zum Seebad Ahlbeck führt über Äcker, Wiesen und weite Torfflächen, vorbei am Hp Bannemin-Mölschow. Nach Durchfahren des Hp Trassenheide – mit schönem Fachwerksempfangsbau – beginnt des LSG „Usedom". Von links kommt die Stichbahn aus Peenemünde heran und führt parallel in den Bf Zinnowitz, reizvoll die Holzarchitektur des Empfangsgebäudes im Stil städtischer Bahnhöfe. Zinnowitz – umgeben von Buchen- und Nadelwäldern – ist seit 1851 Badeort und erstreckt sich zwischen der westlich des Bahnhofs entlangführenden Bäderstraße und der „Hohen Düne". Der Strand reicht von hier über Trassenheide und Karlshagen bis fast an die Nordspitze Usedoms. Historische Hotel- und typische „Bäderbauten" verleihen dem Ort im strandnahen östlichen Teil zusammen mit modernen Sportstätten sein Gepräge.

Nach Überqueren der F 111 bietet sich rechts der Strecke ein weiter Blick auf das Achterwasser des Boddens mit Halbinseln und schilfreichen Ufern. Zempin – seit 1895 Badeort – verfügt über einen 2 km langen Strand mit Zeltplatz. Beim Forsthaus und dem 1975 errichteten Ferienheim Damerow überqueren Strecke und F 111 die nur 330 m messende schmalste Stelle Usedoms. Dicht am Achterwasser liegt der Haltepunkt des reizvollen Badeorts Koserow, der sich mit der gotischen Dorfkirche eng an den 60 m aufragenden Streckelsberg schmiegt. Der Streckelsberg ist die höchste Erhebung der Insel, er ist mit herrlichem Buchenwald bewachsen. Am Steilufer befinden sich der 3,5 km lange Badestrand und östlich der Zeltplatz. Weitere sechs Kilometer Badestrand reichen bis Ueckeritz und dessen großem Campinggelände. Vom Bf Ückeritz und vom parallel zur F 111 liegenden Hp Schmollensee kann man Strand und Zeltplätze günstig erreichen.

Rechts der Strecke folgt die „Usedomer Seenplatte"; das Gleis führt am Nordufer des Schmollen- und des Großen Krebssees entlang. Am Nordende des Gothensees und rechts von Bf Bansin Seebad liegt das alte Fischerdorf Bansin. Der Badeort erstreckt sich entlang der Promenadenstraße des vorigen Jahrhunderts bis zum Strand. Vor Bansin an schwingt die Strecke zunächst in flachem Rechts-, dann engem Linksbogen um den Heringsdorfer Wald und den Präsidentenberg herum zum Bf Seebad Heringsdorf. Streckenführung sowie Größe und Form des Bahnhofs erklären sich aus der Geschichte: Bis zum zweiten Weltkrieg erreichten die Züge Heringsdorf auf direkter Hauptverbindung von Berlin über Ducherow und Usedom sowie das heute zur VR Polen gehörende Swinoujście. Die große Brücke über den Peenestrom wurde in den letzten Tagen des zweiten Weltkrieges zerstört. Danach wurde die Eisenbahntrasse abgebaut. 1911 hatte man mit dem Weiterbau der Eisenbahn von Heringsdorf zur Wolgaster Fähre das Gleis aus dem Bf Heringsdorf auf Betreiben der Kurortverwaltung weit um den Ort herum geführt. Heringsdorf ist seit 1824 Badeort und durch seine jodreiche Sole heilklimatischer Kurort. Wie das unmittelbar anschließende Seebad Ahlbeck trägt es städtischen Charakter, hat aber dennoch viel vom traditionellen Baugefüge und Fluidum der großen alten Ostseebäder des ausgehenden 19. Jh. bewahrt. 1922 wohnte der Dichter Maxim Gorki in der Villa „Irmgard" (Gedenkstätte).

Zwischen Seebad Heringsdorf und Seebad Ahlbeck besteht noch das Gleis der 1894 eingerichteten Eisenbahnstrecke. Seit 1852 Seebad, ist Ahlbeck heute größter Ort auf Usedom mit etwa 4 km langem steinfreien Strand. Die 10 km lange Strandpromenade führt von hier bis Bansin. Ein Baudenkmal besonderer Art ist die 1892 in einer Holzkonstruktion errichtete Seebrücke, die einzige verbliebene „Bäderarchitektur" dieser Art.

Prenzlau–Zehdenick



Die seit 1899 in Betrieb befindliche Eisenbahnverbindung zwischen der alten uckermärkischen Hauptstadt Prenzlau und Templin führt durch weite und vielbesuchte Ausflugsgebiete.

Die heutige Kreisstadt Prenzlau liegt am Nordufer des Unterückersees, war preußische Ackerbürger-, Beamten- und Garnisonstadt und wurde am Ende des zweiten Weltkrieges zu 85% zerstört. Inzwischen sind Teile der Stadt neu bebaut. Von der historischen Altstadt blieben Abschnitte der mittelalterlichen Wehrmauer mit drei Tortürmen erhalten. Weithin sichtbar überragt die gotische Backsteinhalle der Marienkirche mit dem prachtvollen Schmuckgiebel und den beiden Türmen die Stadt. Zu den Baudenkmalen zählt auch die Heilig-Kreuz-Kirche samt Bauten des gleichfalls gotischen Dominikanerklosters (Museum). Die Eisenbahnstrecke verläßt den Bf Prenzlau zunächst in nördlicher Richtung gemeinsam mit der 1863 fertiggestellten Hauptstrecke nach Stralsund (↗ A3), biegt aber kurz danach scharf nach links, um in weitem Bogen um den Oberückersee herum nach Südwesten zu führen. Dabei wird zunächst die Ücker und am westlichen Stadtrand die nach Neubrandenburg führende F 198 überquert. Nach Überfahrt über das Flüßchen Strom, das in den Unterückersee mündet, fährt der Zug durch das Waldgebiet „Kleine Heide". Der Bf Beenz im kurzen, südöstlich abbiegenden Abschnitt der Strecke ist Ausgangspunkt zu Wanderungen in die „Große Heide". Durch sie führt die Strecke parallel zur F 109. Von Haßleben aus bestehen Wanderwege in den südlichen Teil des Waldgebietes und zum westlich gelegenen Kuhzer See. Die Bauten der Dörfer dieser Gegend sind vielfach aus Granitfindlingen errichtet; diese eiszeitlichen Ablagerungen werden beim Bestellen der Äcker zu Tage „gefördert".

Ab dem Hp Mittenwalde schlägt die Strecke Südwestrichtung ein und durchzieht das an Wald sowie kleinen Seen und Kanälen zwischen Feldern reiche hügelige Moränengebiet mit dem Hp Kreuzkrug. Am Hp Fährkrug wird die schmale Landbrücke zwischen dem rechts gelegenen Templiner See und dem sich links erstreckenden Fährsee passiert. Parallel zur Straßeneinmündung kommt hier von links das Gleis aus Eberswalde-Finow (↗ a14) heran, und nach knapp drei Kilometern erreicht die Strecke den Hp Templin Vorstadt und kurz darauf, entlang dem Stadtrand, den Bf Templin. Templins historischen Stadtkern umschließt die fast vollständig erhaltene, mittelalterliche Mauer mit ihren Türmen, Wieckhäusern und drei gotischen Torbauten. Nach einem Stadtbrand wurde Templin 1735 nahezu komplett neu erbaut, davon zeugen neben dem schönen barocken Rathaus und der Stadtkirche viele etwa gleichaltrige Fachwerk- und Putzbauten. Moderne Neubauten fügen sich dem historischen Stadtbild ein.

Von Templin nach Zehdenick verläuft die Strecke – nachdem das Gleis in Richtung Fürstenberg (↗ a14) scharf rechts abgebogen ist – parallel mit der Landstraße durch die Moränenlandschaft. Bei Hammelspring wird die Straßenseite gewechselt, und es geht weiter durch das dichte Waldgebiet der Zehdenicker Heide. Mit dem Hp Zehdenick-Neuhof ändert sich schlagartig der Charakter der Landschaft; denn nun fährt der Zug durch die breite Havelniederung mit ihren vielen kleinen Wasserläufen und Wasserflächen. Rechts erblickt man ein großes Umspannwerk, auch einige der für diese Landschaft charakteristischen Ziegeleien sind zu erkennen. Für sie boten die umfangreichen Tonlager, auf die man mit dem Bau der Eisenbahn und der Brücke über die Havel stieß, die Grundlage für eine sich rasch entwickelnde Baustoffindustrie. An die Havelniederung schließt sich südlich ein Wasservogelschutzgebiet an.

Nach einem Linksbogen erreicht die Strecke den am westlichen Stadtrand von Zehdenick gelegenen Bahnhof. Die typisch märkische Kleinstadt weist neben Resten eines mittelalterlichen Klosters und spätbarocken Schloßbaues schlicht klassizistische Bauten, wie das Rathaus und die Kirche auf. Von Zehdenick aus führt die 13 km lange Strecke nach Löwenberg und mündet hier in die Hauptstrecke Berlin–Rostock/Stralsund (↗ A10) ein.





Eberswalde / Angermünde – Bad Freienwalde

Zwischen Eberswalde-Finow und Bad Freienwalde besteht die Eisenbahnverbindung seit 1866, von Angermünde nach Bad Freienwalde wurde die Strecke elf Jahre später, 1877, eingeweiht.

Bei der Fahrt von Eberswalde-Finow aus verläuft die Bahnlinie durch das Urstromtal, entlang dem waldreichen Nordrand der Barnimer Hochfläche. Der Zug verläßt den Hauptbahnhof zunächst in nördlicher Richtung auf den Gleisen in Richtung Stralsund (↗ A3), umfährt nach Überqueren des Finowkanals das nördliche Stadtgebiet und kreuzt nun östlich fahrend die F 2. Links der Strecke kommt eine Schleuse in Sicht, und weiter begleitet der Finowkanal die Strecke bis Niederfinow.

Nördlich vom Bf Niederfinow, etwa 1 km entfernt, liegt das Schiffshebewerk, bedeutendes technisches Bauwerk und beliebtes Touristenziel. Mit seinem Bau 1927/34 fand der Oder-Havel-Kanal als durchgehender Schiffahrtsweg zwischen Berlin, der Elbe und der Oder seine Vollendung. Bereits 1605/20 war eine Oder-Havel-Wasserstraße angelegt worden, aber im Dreißigjährigen Krieg zerstört und 1746 wiederhergestellt. 1909/14 legte man für die inzwischen weit größeren Schiffe den heutigen Oder-Havel-Kanal mit einer Schleusentreppe zum 36 m tiefer liegenden Odertal neu an, und schließlich erfolgte der Bau des 1933 fertiggestellten Schiffshebewerkes Niederfinow. Als Gegengewichtshebewerk konstruiert, ist es 94 m hoch, 60 m lang und 27 m breit, die Hubhöhe beträgt 32 m, der Trog für 1000-Tonnen-Schiffe hat eine Gesamtmasse von 4300 t.

Ab Niederfinow wendet sich die Bahntrasse mit dem Eintritt in das moorige Niederungsgebiet der Alten Oder nach Südosten. Rechts erstreckt sich das bei Falkenberg/Mark beginnende LSG „Bad Freienwalde". Parallel zur F 167 verläuft die Strecke in Richtung des am Übergang von der Barnimer Hochfläche zum Oderbruch reizvoll liegenden Moorbades und Kurortes Bad Freienwalde, den Landgraben überquerend und die von links kommende Strecke aus Angermünde aufnehmend.

Von Angermünde (↗ A3) aus verläuft das Gleis nach Bad Freienwalde in südöstlicher Richtung, kreuzt noch im Stadtgebiet die F 2 und die F 198 und folgt dann in etwa 4 km Entfernung dem Flußbogen der Alten Oder durch landwirtschaftlich genutzte, weite Flächen. Vor dem Bf Saaten-Neuendorf erreicht die Strecke dichteres Waldgebiet, durch das der Zug fährt.

Vom Bf Oderberg (Mark) aus lohnen Ausflüge in die schöne Umgebung und zum Schiffsmuseum der kleinen Stadt. Hier findet man eine Ausstellung zur Fischerei und Schiffahrt auf Oder, Spree und Havel sowie zu den Arbeits- und Lebensverhältnissen der Fischer und Schiffer. Der 1897 gebaute Elbdampfer „Riesa" mit seitlichen Schaufelrädern liegt als technisches Denkmal am Flußrand. Nach Überqueren der Alten Oder führt die Strecke ins Eberswalder Urstromtal und folgt über Bralitz wiederum dem Lauf der hier nun nahebei fließenden Alten Oder rechts und einem dichten Waldstück links des Gleises. Kurz vor Bad Freienwalde wird abermals die Alte Oder überquert, ehe sich das von rechts kommende Gleis aus Eberswalde-Finow mit dem Angermünder vereinigt.

Das Moorbad Freienwalde wurde schon 1683 vom kurfürstlichen Hof genutzt und erhielt Ende des 18. Jh. seine Badebauten durch den Architekten Carl Gotthard Langhans. David Gilly baute das klassizistische Schloß – heute Kreiskulturhaus. Den Landschaftspark gestaltete Peter Joseph Lenné.

In dem Kur- und Erholungsort findet man neben der gotischen Backsteinkirche eine Reihe schöner spätbarocker und klassizistischer Bürgerbauten. Sehenswert sind das Haus der Naturpflege mit einer Freilandausstellung über den Naturschutz, das Oderlandmuseum – ein Fachwerkbau mit spätbarocker Putzfassade – oder Naturlehrpfade wie der Fontane- und der August-Hesse-Lehrpfad.

Stralsund–Neustrelitz

Die eingleisige Hauptbahn wurde 1877 von Neustrelitz bis Demmin und 1878 bis Stralsund in Betrieb genommen.

Die Strecke verläßt den Bf Stralsund (↗ A3) südwärts, um nach Einmündung des Verbindungsgleises vom Bf Stralsund Rügendamm (↗ A1) von der zweigleisigen Hauptstrecke über Greifswald nach Berlin abzuzweigen. Mit dem Hp Voigdehagen wird Stralsund verlassen. Es folgt flache Agrarlandschaft mit kleinen Seen, Mooren und Flüssen sowie Waldstücken zwischen den Bahnhöfen Elmenhorst und Wittenhagen. Nach Überqueren der F 194 und des Flüßchens Trebel liegt links voraus die Kreisstadt Grimmen. Östlich vom Bahnhof dehnt sich die Altstadt aus, von der gotischen Stadtkirche überragt. Backsteinbauten wie diese sind auch das schöne gotische Rathaus sowie Stadtmauer und Türme. Mit ihnen treten die Industriebauten der Erdöl- und Erdgaserkundung im Stadtbild hervor.

Durch Flachland geht es über Rakow und Düvier bis zu dem mitten im Waldrevier „Kronwald" liegenden Bf Toitz-Rustow, wo die nur noch dem Güterverkehr dienende Nebenbahn nach Loitz abzweigt. Nach einem Einschnitt und Kreuzung der F 194 ist die Peene-Niederung erreicht, die auf einem Damm und neuerbauter Brücke überquert wird. In der Kreisstadt Demmin kreuzt die F 110, bevor am Südostrand der Stadt der Bahnhof erreicht wird. Demmin wurde im zweiten Weltkrieg schwer zerstört und teils modern wiederaufgebaut; erhalten sind die gotische Backsteinkirche und Teile der mittelalterlichen Festungswerke. Das Urstromtal führt in Demmin die Flüsse Peene, Trebel und Tollense zusammen, letzteren überquert die Strecke nach Verlassen der Stadt auf einem Damm. Rechts, zwischen dem Hp Zachariae und Bf Utzedel, liegt das LSG „Augraben".

Bis Altentreptow folgt Agrargebiet. Der Bf Altentreptow liegt westlich der Stadt, die sich ins Tal der Tollense einfügt. Das Tollensetal wurde durch eiszeitliche Schmelzwässer ausgewaschen und ist etwa 1 km breit; durch Melioration wurde die Landschaft agrarisch erschlossen. Die backsteingotische Stadtkirche überragt die reizvolle Kleinstadt; in den engen alten Straßen erheben sich zwei gotische Tortürme. Am Klosterberg nahe der F 96 und östlich der Tollense liegt der „Große Stein", mit 23 m Umfang größter Granitfindling im Norden der DDR.

Im sich allmählich verbreiternden Tollensetal mündet von Osten das Tal des Kleinen Landgrabens (ein großflächiger Torfstich-Regenerationskomplex, in seiner artenreichen und seltenen Vegetation einzigartig in Mecklenburg) ein, und die Tollense wird überquert. Ab Neddemin verläuft die Strecke parallel zur F 96. Links kommen Kleingärten und der Neubaukomplex Datzeberg von Neubrandenburg in den Blick.

Peenebrücke in Demmin









Wieckhäuser an der Stadtmauer in Neubrandenburg

Die aus Friedland kommende Strecke wird unterfahren und erreicht nach scharfer Linkskurve zusammen mit der Strecke aus Rostock über Teterow die Trasse.

Der Bf Neubrandenburg mit historischem Empfangsgebäude und rechter Hand der große Omnibusbahnhof liegen nördlich der Altstadt. Ihr mittelalterlicher Kern wurde im zweiten Weltkrieg fast völlig zerstört, ist aber in traditioneller Struktur wiederaufgebaut worden. Die Bebauung Neubrandenburgs bildet zusammen mit der gotischen Stadtkirche und der restaurierten, komplett erhaltenen mittelalterlichen Stadtbefestigung ein Denkmal der Stadtbaukunst von nationaler Bedeutung und internationalem Kulturwert. Vier gotische Stadttore und eine Reihe von Wieckhäusern in der Stadtmauer wurden restauriert und neu erschlossen. Der Kultur- und Erholungspark zwischen Stadtkern und Tollensesee mit der neu erbauten Stadthalle erhielt in den letzten Jahrzehnten seine Gestalt.

Neubrandenburg ist Kreuzungspunkt von Eisenbahnstrecken und Fernstraßen. Der Containerterminal am Ostende des Bahnhofs ist der wichtigste im nördlichen Binnenland. Mit Verlassen des Bahnhofs unterquert die Strecke zunächst die F 96 und in einer Rechtskurve die 400 m lange, 1971 fertiggestellte Hochstraße im Verlauf der F 104. Im Lindebachtal und weiter im LSG „Lindetal" verläuft die Strecke südwärts nach Burg Stargard, auf dem Mecklenburgischen Landrücken liegend, in eiszeitlich geformter hügeliger und waldreicher Landschaft. Vom Bahnhof aus ist die im Südwesten, auf einer Anhöhe stehende, umgebaute mittelalterliche Burg zu sehen, die einzige erhaltene Anlage dieser Art im Norden der DDR. Durch die Wald- und Seenlandschaft um Cammin und Blankensee führt die Strecke teils in Einschnitten oder auf Dämmen, teils durch landwirtschaftlich genutzte Flächen. Schließlich erreicht die Strecke das dichte Waldgebiet nördlich von Neustrelitz und trifft auf die aus Rostock über Waren herankommende Hauptbahnstrecke (↗ A10). Von links nähert sich die Trasse aus Feldberg (↗ a12), die zum Bf Neustrelitz Süd (↗ a13) führt. Nach kurzer Fahrt ist der Hbf Neustrelitz erreicht, der in Richtung Berlin auf der historischen Trasse der „Berliner Nordbahn" (↗ A10) wieder verlassen wird.

Stralsund–Rostock

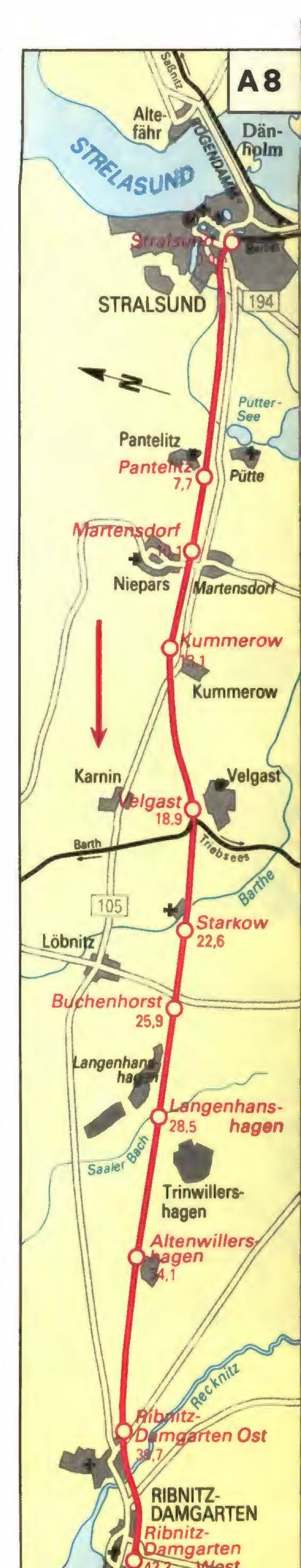
Stralsund bildet nach Rostock den zweitgrößen Eisenbahnknoten im Küstengebiet der DDR und das „Tor" zur Insel Rügen. In Stralsund treffen die beiden Hauptstrecken aus Berlin über Pasewalk (↗ A3) und über Neubrandenburg (↗ A7) zusammen und führen von hier direkt weiter in die Strecke nach Rostock, die als eingleisige Hauptbahn die beiden 72,7 km voneinander entfernten Hafenstädte verbindet. Ihre Trasse verläuft auf nahezu gesamter Länge teils auf Dämmen, teils in Einschnitten parallel zur F 105, bis Ribnitz-Damgarten Ost zunächst durch flachwelliges Agrargebiet, anschließend bis Rostock in großen Abschnitten durch dichte Waldungen.

Nach dem Verlassen der am Durchgangsgleis nach Rostock sehr engen Anlage des Stralsunder Kopfbahnhofs (↗ A3) und Kreuzen der Fernverkehrsstraße wendet sich die Strecke in engem Linksbogen in westliche Richtung. Nach wenigen Minuten Fahrzeit sind links der Pütter See und darüber die gotische Dorfkirche von Pütte sichtbar. Rückwärts schauend bietet sich ein interessanter Blick auf die vieltürmige Altstadt von Stralsund. Unmittelbar hinter dem Hp Kummerow überquert die Strecke die F 105 und wendet sich südwestwärts dem kleinen Eisenbahnknoten Velgast zu. Hier beginnen die beiden Nebenbahnstrecken, südwärts nach Tribsees und nordwärts die für den Touristen- und Urlauberverkehr bedeutende nach Barth, dem Ausgangspunkt für die Weiterreise in die Ostseebäder auf den Halbinseln Zingst und Darß (↗ S. 278).

Kurz vor dem Hp Starkow wird das Flüßchen Barthe überquert, größter Wasserlauf zwischen dem Strelasund und der Recknitz. Bereits auf diesem Streckenabschnitt läßt sich die einheitliche Bauplanung und gestalterische Ausführung der Ziegel-Putzbauten von Empfangsgebäuden und Stellwerken entlang dieser Strecke erkennen. Bis zum Bf Buchenhorst folgt das Gleis dem sich allmählich senkenden Gelände. Rechts liegt das Dorf Langenhanshagen, eine sich über vier Kilometer bis zur F 105 erstreckende Straßensiedlung. Nach der Überfahrt über den zum Saaler Bodden fließenden Saaler Bach werden die Häuser von Trinwillershagen sichtbar. Die Strecke erreicht den Bf Ribnitz-Damgarten Ost. Die Stadt Ribnitz-Damgarten entstand 1950 durch Vereinigung des vorpommerschen Damgarten und des mecklenburgischen Ribnitz. Der Bahndamm und eine Brücke führen zwischen Damgarten und Ribnitz über die Recknitz, einst Landesgrenze zwischen Pommern und Mecklenburg. Zu erkennen sind der große Hallenbau der gotischen Backsteinkirche von Ribnitz mit barocker Turmhaube; beide Teilstädte werden durch Bauten des 18. und 19. Jh.

Bahnhof Velgast





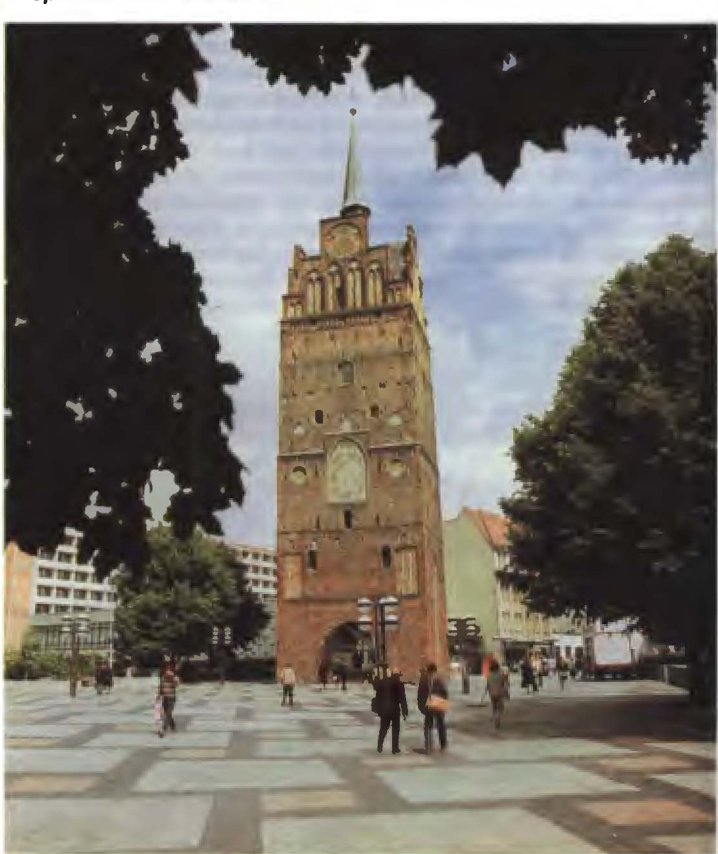


geprägt. Im Bf Ribnitz-Damgarten West halten alle D-Züge. Man erreicht von hier zu Fuß die Strandpromenade am Südufer des Saaler Boddens und mit dem Bus die Urlaubsorte auf dem Fischland, dem Darß (↗ S. 278) und in der Rostocker Heide. Bei der Weiterfahrt werden rechts in einiger Entfernung die modernen Industriebauten des Faserplattenwerkes sichtbar.

Bald verläuft die Strecke wieder parallel zur F 105 und tritt vor Altheide in das bis zur Küste reichende Waldgebiet der Rostocker Heide mit ihrem alten und schönen Baumbestand ein. Erst kurz vor Rövershagen endet diese Waldlandschaft, und hier zweigt rechts das Gleis der 10 km langen Nebenbahn zum Ostseebad Graal-Müritz ab. Knapp zwei Kilometer hinter Rövershagen zeigt sich links der Strecke eine alte Holländerwindmühle. Über Mönchhagen bis hin nach Bentwisch erstreckt sich wieder Agrarland. Noch ehe der Bf Bentwisch erreicht wird, tauchen links Gleis- und Industrieanlagen des neu errichteten Düngemittelwerkes Poppendorf auf, zu dem während der Berufsverkehrszeiten S-Bahn-Züge aus Rostock fahren. Nach der Autobahnüberführung über die Strecke tritt von Norden her die Bahnlinie vom Seehafen heran; in der Ferne sind die Krane im Rostocker Hafen, links davon die hohe Kabelkrananlage der Warnowwerft und auch das Hochhaus des Hotels „Neptun“ in Warnemünde erkennbar.

Die Strecke umgeht nun im südwestwärts gleitenden Bogen Rostock und u.a. die eingemeindeten Vororte Alt-Bartelsdorf und Brinckmansdorf, dabei bietet sich ein guter Ausblick auf den historischen Stadtkern, aus dem die Türme und Schiffe der gotischen Kirchen und die mittelalterlichen Festungswerke sowie der Rathausbau und Wohnhäuser an der Langen Straße hervortreten. Nach Kreuzen der F 101 und F 103 wird der breite Lauf der Warnow überquert. Mit den nun zusammentreffenden Streckengleisen der Hauptbahnen von Berlin (↗ A10) und Schwerin sowie der Nebenbahn von Tessin mündet die Trasse in den Hbf Rostock (↗ A9).

Kröpeliner Tor in Rostock



Rostock–Warnemünde

Als Vorgänger des jetzigen Hauptbahnhofs in Rostock entstand 1866 der Lloyd-Bahnhof für die Eisenbahn- und Dampfschiff-Aktiengesellschaft „Deutsch-Nordischer-Lloyd", die ihre Eisenbahnstrecke von Neustrelitz über Rostock bis Warnemünde in Betrieb nahm. Die bereits 1850 eröffnete Friedrich-Franz-Eisenbahn von Bad Kleinen nach Rostock hatte ihren Endpunkt in Rostock vor dem Kuhtor, zwischen der heutigen Bahnhof- und Bleicherstraße; die alten Gleisanlagen und Gebäude dienen seit Ausbau des Lloyd-Bahnhofs zum „Centralbahnhof" 1893/1906 als Güterbahnhof. Das Empfangsgebäude des Rostokker Centralbahnhofs, aus Backstein im „Bäderstil" der Jahrhundertwende errichtet, erhielt 1913 den Eingangshallen-Vorbau in barockisierendem Stil. Er ist weitgehend erhalten, während der alte Empfangsbau im zweiten Weltkrieg beschädigt und vereinfacht wiederaufgebaut wurde.

Die Trasse von Rostock (↗ A10) nach Warnemünde ist mit Aufnahme des S-Bahn-Verkehrs zu den Neubaugebieten Reutershagen, Lütten Klein und Evershagen entsprechend ausgebaut und modernisiert worden. Die 13,4 km lange Strecke wird von S-Bahn- und Fernzügen gemeinsam benutzt, wodurch eine dichte Zugfolge besteht.

Nach Verlassen des Hbf Rostock (auf der Streckenkarte unten) führt die Bahn in weitem Bogen westwärts und überquert auf einer großen Brücke den Wilhelm-Pieck-Ring, Hauptverbindungsstraße zwischen der Alt- und der neuen Südstadt, die sich im Anschluß an die 1975/78 erbaute Sport- und Kongreßhalle erstreckt. Am Alten Friedhof zweigt die Warnemünder Strecke nach rechts von der Bahnlinie ab, die in Richtung Wismar (↗ a15) weiterführt. Der Hp Rostock-Klement-Gottwald-Straße liegt an der nach Südwesten führenden innerstädtischen Verkehrsachse; in unmittelbarer Nähe befinden sich die Universitätskliniken. Die nördliche Verkehrsachse zwischen Altstadt und Warnemünde führt unter dem Hp Holbeinplatz hindurch, wenige Meter westlich von diesem das „Haus der Hochseefischer", Seemanshotel der Hafenstadt. Gegenüber befindet sich der Eingang zum Botanischen Garten. Links der Strecke liegt das Siedlungsgebiet des „Komponistenviertels" – so benannt nach den Straßennamen. Am Schwanenteich folgen die Erholungslandschaft um die Rostocker Kunsthalle und der Stadtteil Reutershagen. Bis zum Bf Rostock-Bramow führt die Strecke an den ausgedehnten Anlagen der Neptunwerft entlang, die sich nach rechts bis zur Unterwarnow hinziehen. In diesem zweitgrößten Schiffbaubetrieb der DDR werden Logger, Frachter, Trawler, Schlepper, Schwimmkrane und Forschungsschiffe gebaut; die Werft ist „Geburtsort" der Eisenbahnfährschiffe „Saßnitz", „Warnemünde" und „Rügen", die nach Gedser und Trelleborg verkehren.

Der Güterbf Rostock-Bramow dient auch der Versorgung der sich rechts der Strecke bis zum Hp Rostock-Marienehe erstreckenden Industrieanlagen des Fischkombinats, der Großbäckerei und des Kraftwerkes mit dem 160 m hohen Schornstein. Kurz vor dem Hp Rostock-Marienehe steht rechts die alte Sporthalle, danach folgt links der Stadtteil Evershagen mit seinen seit 1971 angelegten Wohnkomplexen. Rechts das seit 1976 errichtete Wohngebiet Schmarl mit typischen „Stufenhäusern" und einem neuen Textilbetrieb, während die Strecke nun parallel zur Schnellstraße Rostock–Warnemünde verläuft. Lütten Klein zeichnet sich rechts der Bahnlinie mit alten, links mit großen neuen Häusern ab. Mit etwas Glück kann man rechts, in der Unterwarnow liegend, das Traditionsschiff „Frieden" erkennen, das in seiner Art als technisch-museale Bildungs- und Touristeneinrichtung einzig in der DDR ist. Zugleich ist es „Denkmal" für den Schiffbau der DDR und dessen große Serie der ersten 10000-Tonnen-Frachter. Technische Schauanlage, Restaurant, Sporthalle – alles fand im Rumpf Platz.

Links, am Hp Lichtenhagen, erstreckt sich das gleichnamige Neubaugebiet, und Warnemünde kommt ins Blickfeld. Rechts der Strecke befindet sich das neue Wohngebiet Groß Klein, und anschließend beginnen sich die Industrieanlagen der nach 1945 erbauten Warnow-





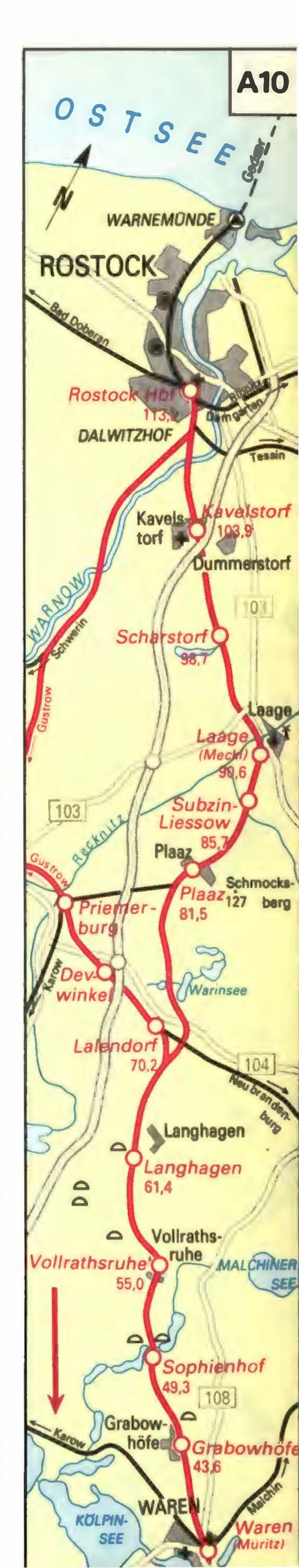


S-Bahn-Zug mit Werft in Warnemünde

werft auszudehnen. Jenseits der Warnow erstreckt sich das Gelände des Rostocker Seehafens mit seinen Krananlagen, diesseits die 66 m hohe und 320 m lange Kabelkrananlage des größten Schiffsbaubetriebes der DDR. Sie ist neues Wahrzeichen Warnemündes geworden; hier lief 1956 als erstes Schiff die „Frieden" vom Stapel. Am Hp Warnemünde Werft kommen die Schiffsleiber in beeindruckende Nähe. Die Fahrt endet kurz danach im Bf Warnemünde, östlich des „Alten Stroms". Von hier reichen Gleise bis zum Fährbahnhof, Endpunkt der seit 1903 betriebenen 47 km langen Fährverbindung nach Gedser (Dänemark).

Das Seebad Warnemünde erstreckt sich zunächst entlang am „Alten Strom" mit reizvollen kleinen, historischen „Bäderbauten", deren Restaurants viele Besucher anlocken. Fortsetzung dieses Ufers in die Ostsee hinein ist die 533 m lange Mole, von der man die westwärts gerichtete Strandstadt überblicken und ebenso die Ein- und Auslaufmanöver der Fährschiffe, der Handels- und Fahrgastschiffe sowie der vielen Fischkutter und Segelboote beobachten kann. Am Beginn des Strandes ragt der Warnemünder Leuchtturm 38 m empor, seine Blinkzeichen reichen nachts über 50 km weit – bis zur dänischen Küste. Der „Teepott" deutet mit seinem Namen den Zweck des neuen Restaurantbaues an. Entlang alter Strandvillen führt die Promenade zum 1971 erbauten Hotelhochhaus „Neptun" mit seiner beliebten Meeresschwimmhalle. Kurpark, reizvolle Straßenbilder und Bauwerke lassen den Aufenthalt in Warnemünde auch bei unfreundlichem Wetter zu einem Erlebnis werden.

Rostock – Plaaz/Güstrow – Waren – Neustrelitz – Berlin



Rostock – wirtschaftliches und kulturelles Zentrum im Norden der DDR – entwickelte sich an der Stelle einer slawischen Siedlung zur um 1200 gegründeten Händler- und späteren Hansestadt. Ihr historischer Kern um die gotischen Backsteinkirchen St. Petri, St. Nikolai und St. Marien sowie der heutige Thälmannplatz zeichnen sich deutlich im Stadtbild ab. 1419 wurde die Universität als erste in Nordeuropa gegründet. Gotisches Rathaus mit barocker Fassade, Bürgerhäuser der Gotik und Renaissance, des Barock und Klassizismus, besonders in der Kröpeliner Straße, das Heilig-Kreuz-Kloster mit musealen Sammlungen, Kröpeliner Tor, Stein- und Kuhtor sowie die erneuerten historischen Bauten der Wokrenter Straße bilden kulturhistorische Sehenswürdigkeiten im Stadtkern. Städtebäuliche Erweiterungen erfuhr Rostock im 19. Jh. nach Westen und Süden. Zeugnis des Wiederaufbaues der 1942 bombenzerstörten Altstadt wurde die Bebauung der Langen Straße. Ausgedehnte Wohn-Neubaugebiete entstanden seit den 50er und 60er Jahren; die Südstadt mit Sport- und Kongreßhalle, im Westen Reutershagen mit Sportforum und Klinikum und im Nordwesten Evershagen, Schmarl, Lütten Klein, Groß Klein und Lichtenhagen.

Die Eisenbahn Berlin–Rostock über Neustrelitz, Waren, Lalendorf Ost und Laage, 1886 in Betrieb genommen, fand eine Fortsetzung über die Ostsee mit der Dampfschiffverbindung nach dem dänischen Gedser, getragen von der „Deutsch-Nordischen Lloyd, Eisenbahn- und Dampfschiff A.G.". Für sie wurde der Lloyd- und „Centralbahnhof" angelegt (↗ A 9). Mit dem Bau des Seehafens Rostock sind die Abschnitte Neustrelitz–Lalendorf und Laage–Kavelstorf 1961/67 als Hafenabfuhrstrecke neu trassiert und damals bis Neustrelitz zweigleisig ausgebaut worden, die gesamte Strecke Berlin–Rostock ist seit 1985 durchgängig zweigleisig und elektrifiziert.

Sie verläßt den Hbf Rostock südwärts, rechts der Bau des 1969 in Betrieb genommenen Gleisbildstellwerks, anschließend das Dieselmotorenwerk und im Hintergrund die Südstadt mit ihren vier Wohnhochhäusern. An der Stadtgrenze zweigt rechts der über Schwaan und Güstrow nach Lalendorf führende Streckenabschnitt (s. u.) ab, links die Strecke nach Tessin; etwa 2 km weiter passiert der Zug die 1924 in Flußeisen erbaute, 127 m lange Brücke über die Warnow. Westlich des Moränenzuges wird Kavelstorf erreicht; sehenswert hier die frühgotische Feldsteinkirche mit mächtigem Turm. Östlich der Autobahnunterführung liegt das Forschungszentrum für Tierproduktion im Dummerstorf, südlich Scharstorf das 16 km² große LSG „Dolgener und Hohenprenzer See". Nach Unterqueren der F 103 und des Flüßchens Recknitz wird der Bf Laage (Meckl) erreicht. Die kleine Stadt liegt malerisch am Talhang, romanisch-gotische Backsteinkirche und Bauten des 18./19. Jh. prägen ihr Bild; nördlich eine Galerie-Holländerwindmühle vom Ende des 19. Jh. Wichtig für Wasserwanderer: Die Recknitz ist ab Laage bei gutem Wasserstand befahrbar. Hinter dem Bf Subzin-Liessow führt die Strecke erneut über die Recknitz; östlich von Plaaz der 127 m hohe Moränenhügel des Schmocksberges, in der Nähe ein jungsteinzeitliches Großsteingrab. Hinter Plaaz zweigt nach rechts die Nebenbahnstrecke Richtung Güstrow ab, und es beginnt die Mecklenburgische Seenplatte; bei Reinshagen liegt links der Warinsee. Nach Kreuzen der F 104 und kurz darauf der Bahnstrecke Güstrow–Neubrandenburg wird gemeinsam mit dem Verbindungsgleis der Strecke von Güstrow der Bf Lalendorf erreicht.

Der Streckenabschnitt über Güstrow folgt ab der Rostocker Stadtgrenze zunächst der Warnow und überquert den Fluß noch vor Erreichen des Bf Schwaan. Die Stadt mit der romanisch-gotischen Backsteinkirche besteht seit dem 13. Jh. an einer Warnow-Furt; zwischen Bahnhof und Stadt führt eine historische Klappbrücke über den Fluß. Nach Südwesten zweigt die zweigleisige Hauptbahn nach Schwerin ab, die Trasse nach Güstrow verläuft südwärts und nach Aufnahme des Streckengleises von Bützow nach Güstrow südostwärts weiter,



entlang dem Flüßchen Nebel und dem 1896 angelegten Bützow-Güstrow-Kanal. Das um 1850 erbaute, neogotische Empfangsgebäude des Bf Güstrow ist durch Vorbauten und Erneuerung der Fassaden stadtseitig verändert worden, an der Bahnsteigseite blieb die ursprüngliche Gestaltung erhalten.

In der fruchtbaren Grundmoräne des Nebeltals und nördlich des Mecklenburgischen Landrückens gelegen, ist Güstrow zweitgrößte Stadt des Bezirks Schwerin. Neben einer slawischen Burg entstand im Mittelalter die Handels- und Domstadt, zwischen dem 16. und 18. Jh. mecklenburgische Residenz mit großem Schloßneubau (seit 1558). Das bedeutendste Renaissanceschloß im Norden der DDR wurde nach der Restaurierung als Kulturzentrum eingerichtet. Mit dem reich ausgestatteten gotischen Dom, der gotischen Backsteinhalle der Stadtkirche und dem im klassizistischen Stil weitgehend einheitlich neu gestalteten Marktplatz und Rathaus sowie vielen historischen Bürgerhäusern ist Güstrow ein bedeutendes Denkmal der Stadtbaukunst; es birgt das älteste Theatergebäude Mecklenburgs und Gedenkstätten für den Bildhauer Ernst Barlach und den Maler Georg Friedrich Kersting.

Östlich von Güstrow, im Bf Priemerburg, verzweigen sich die Strekken in die Richtungen Lalendorf–Plaaz und Krakow am See (↗ a11). Am Bf Devwinkel wird die Bahnlinie von der F 104 und bald darauf von der Autobahn gekreuzt. Nach Durchfahrt durch den Bf Lalendorf biegt die Bahn in engem Rechtsbogen von der Strecke Güstrow–Neubrandenburg ab und wieder in den östlichen Abschnitt der Trasse Rostock–Waren–Berlin ein.

Beide Trassen vereint führen nun durch Agrargebiet. Vor Langhagen liegen rechts dichte Waldgebiete, davor eine Reihe großer Hügelgräber. Östlich von Vollrathsruhe zieht sich das NSG „Hellgrund" hin, ein 15 bis 20 m breites, eingeschnittenes Erosionstal am Rande des Mal-

Strecke am Tiefwarensee in Waren





Bahnbetriebswerk Neustrelitz

chiner Beckens. In seiner kühlfeuchten Schluchtwaldung befinden sich seltene Pflanzen, wie Rispengras und Riesenschachtelhalm. Vereinzelt sind Trassenreste der früher hier betriebenen Schmalspurbahn erkennbar. Vor Sophienhof passiert die Strecke die Wasserscheide zwischen Nord- und Ostsee. Beiderseits der Strecke erheben sich zahlreiche Burgwälle mit dem 20 km² umfassenden LSG „Klocksiner Seenkette".

Die Stadt Waren, auf schmalem Hochland zwischen dem Tiefwarensee und dem Nordufer der Müritz, des größten Binnensees der DDR, liegend, ist Eisenbahnknotenpunkt: Rechts mündet die Nebenbahn von Karow–Malchow, links die von Malchin ein. Die abwechslungsreiche, in der Eiszeit geformte Landschaft mit vielen Seen und Wäldern, mit artenreicher Pflanzen- und Tierwelt, besitzt durch ihr günstiges Klima hohen Erholungswert. Das Städtchen wird überragt von der backsteingotischen Marienkirche und deren barockem Turmaufbau. Die mittelalterliche Stadtstruktur ist zum Teil erhalten, historische Wohn- und Speicherbauten und kurortartige Erweiterung zum Bahnhof hin prägen ihr Bild. Im Müritz-Museum frühgeschichtliche Fundstücke. Der Streckenabschnitt am Tiefwarensee wurde 1977/78 durch das Stadtgebiet begradigt und mit der neuen Durchgangsstraße der F 192 neu angelegt (ursprünglich verlief die Strecke an der Binnenmüritz und am Hafen entlang).

Nach Kreuzung der F 192 führt die Trasse dann südostwärts durch dichte Forsten; bei Klockow befindet sich ein forstwirtschaftlicher Lagerplatz. Der Bf Kratzeburg liegt im 26 km² großen LSG „Havelquellseen-Kratzeburg"; hier ist der Käbelicksee mit seinem Campinggelände Ausgangspunkt für Bootswanderungen auf der Havel. Nach Kreuzen der F 96 kommt links die Hauptbahn Stralsund–Berlin (↗ A7) hinzu, in tiefem Einschnitt in Moränenhügel führen die Gleise zum Hbf Neustrelitz. Das neuerbaute Bahnbetriebswerk Neustrelitz mit seinen großen Hallen liegt rechts der Strecke. Von links kommt das Gleis aus Feldberg (↗ a12) zum Bf Neustrelitz Süd heran, der sich unmittelbar östlich an den Hauptbahnhof anschließt und von diesem über einen Fußgängertunnel erreicht werden kann.

Neustrelitz wurde als barocke Residenzstadt 1733 um einen großen runden Marktplatz mit acht sternförmig ausstrahlenden Straßen angelegt. Diese Struktur ist erhalten wie auch der Park mit Orangerie und Tiergarten, die neogotische Schloß- und die spätbarocke Stadtkirche. Eine der historischen Radialstraßen verbindet Markt und Bahnhofsvorplatz. Südlich des Bf Neustrelitz wird die F 96 nach Berlin überbrückt, links das große städtische Kühlhaus, rechts der Abzweig der Nebenbahnstrecke nach Mirow (↗ a13). Nach Kreuzen der F 198 verläuft die Strecke parallel zur F 96, ab dem Bf Strelitz Alt, teils auf hohen Dämmen durch die Moränenhügellandschaft und das 802 km² umfassende waldreiche LSG „Neuruppin-Rheinsberg-Fürstenberg". Kurz vor Fürstenberg biegt ostwärts die Nebenbahn nach Templin (↗ a14) ab.







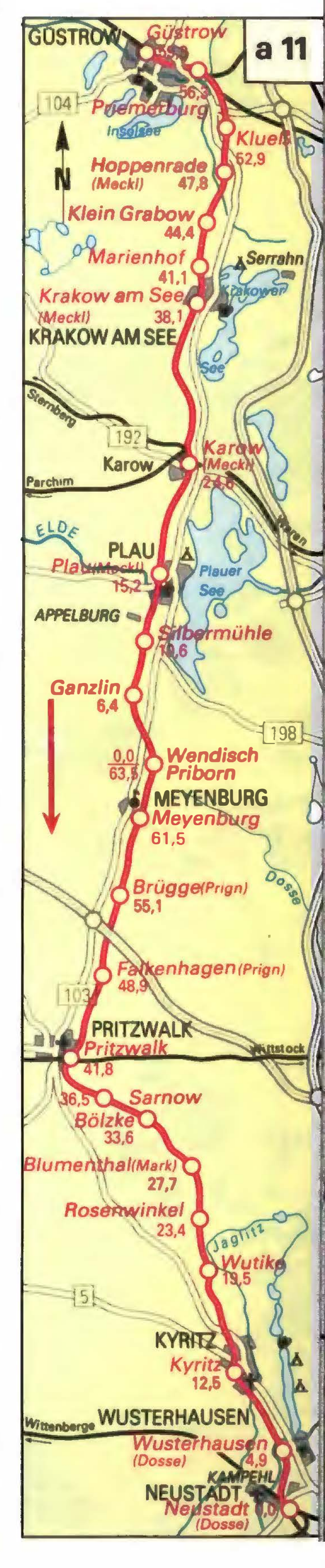
Nationale Mahn- und Gedenkstätte Sachsenhausen

Fürstenberg ist Kreisstadt. Nach einem Brand wurde sie am Beginn des 19. Jh. neu um den quadratischen Markt angelegt, beherrschend ist die neogotische Stadtkirche. Das barocke Schloß an der Durchgangsstraße ist als Krankenhaus ausgebaut. Östlich der Stadt liegt die Nationale Mahn- und Gedenkstätte Ravensbrück. Südlich des Bahnhofs wird die Havel mit der Schleuse zwischen Röblinsee (rechts) und Schwedtsee (links) überquert. Am Ende der Tallandschaft führt die Strecke mit tiefem Einschnitt in die Moränenhügel, wird von der F 96 überbrückt und verläuft gemeinsam mit dieser durch die dichten Forsten um Dannenwalde. Landwirtschaft prägt die hügelige Granseer Platte um Altlüdersdorf, hier kreuzt abermals die F 96, links das Ziegelwerk Gransee, rechts der See, welcher der Stadt ihren Namen gab.

Die Altstadt von Gransee wird von der doppeltürmigen gotischen Backsteinkirche St. Marien überragt, ist umgeben von einer hohen Feldsteinmauer und birgt neben gotischen Klostermauern und einem Torbau historische Bürgerhäuser. Nach weiteren 14 Kilometern wird Löwenberg erreicht, ein kleiner Eisenbahnknoten mit den Nebenbahnstrecken westwärts nach Neuruppin und ostwärts über Zehdenick nach Templin (↗ a5). Nahe dem Bahnhof kreuzt die F 167 die Strecke. Bis Nassenheide folgt landwirtschaftlich genutztes Gebiet in dem etwa 3 km breiten, westöstlich verlaufenden Eberswalder Urstromtal. Kiefernforste begleiten die Strecke, die am Bf Fichtengrund die kanalisierte Havel überquert. Links ist kurzzeitig der 40 m hohe Turm der Nationalen Mahn- und Gedenkstätte Sachsenhausen zu sehen, neben der sich das Museum des antifaschistischen Freiheitskampfes der europäischen Völker befindet. Der Bf Oranienburg, dessen Empfangsgebäude 1877 entstand, ist erreicht. Hier beginnt die elektrische S-Bahn nach Berlin. Oranienburg erhielt an Stelle einer mittelalterlichen Burg Mitte 17. Jh. einen barocken Schloßneubau für die Kurfürstin Luise Henriette, geb. Prinzessin von Nassau-Oranien – und damit seinen heutigen Stadtnamen. Die Straße zum Bahnhof mit ihren Bauten entstammt dem 19./20. Jh.

Vor Lehnitz kreuzt die Strecke den Oder-Havel-Kanal und hinter Borgsdorf das Flüßchen Briese sowie die Autobahn. Südlich von Birkenwerder führt die Strecke nach mehreren Verzweigungen in östliche Richtung und parallel der S-Bahn-Strecke durch das nördliche Vorland und Vororte Berlins auf den nördlichen Abschnitt des Berliner Außenringes (↗ A21) bis zu einem der Berliner Fernbahnhöfe.

Güstrow–Neustadt (Dosse)



Ab Bf Güstrow verläuft die Trasse auf der Hauptbahnstrecke (↗ A10) und ab Bf Priemerburg als Nebenbahn südwärts durch die Mecklenburger Seenplatte. Die Strecke ist seit 1882 in Betrieb. Sie folgt, zunächst parallel der F 103, dem reizvollen Tal der Nebel und überquert das Flüßchen bei Hoppenrade. Krakow am See, in schöner Waldhügel- und Seenlandschaft am Nordwestufer des Krakower Sees gelegen, ist Kur- und Erholungsort sowie regionales Zentrum der Land- und Forstwirtschaft mit einem Mühlenmuseum. Der 15 km² große und 11 km lange, buchten- und inselreiche See steht unter Naturschutz (Vogelbrutstätte mit der Station Serrahn). Die von der letzten Eiszeit geprägte Hüggellandschaft weist bis zu 85 m hohe Berge auf.

14 Kilometer südwärts wird der Bf Karow (Meckl) erreicht, Eisenbahnknoten von fünf Nebenbahnen aus den Richtungen Güstrow, Sternberg, Waren, Parchim und Pritzwalk. Nach zwei Kilometern Fahrt erscheint östlich der Plauer See, 15 km lang und mit einer 38,7 km² großen Fläche der drittgrößte Binnensee der DDR. Dann folgt der Bf Plau (Meckl). Die Stadt ist beliebtes Ferienzentrum am Westrand des LSG „Müritz-Seen-Park"; im Ortsteil Appelburg liegt die 52 ha große Edelpelztierfarm mit eigenem Zoo. Die Strecke verläßt Plau südwärts über die Müritz-Elde-Wasserstraße. In ihr entstand 1660 eine erste Schleuse, später ausgebaut, hat sie heute vier Staustufen. Parallel führt die F 191 über eine 1916 erbaute, 10,5 m lange Hubbrücke. Nach Überqueren des Gehlsbaches vor dem Bf Ganzlin und Passieren des Endmoränengebietes zweigt links die nur dem Güterverkehr dienende Strecke nach Röbel ab, danach wird die F 103 gekreuzt. Südlich von Wendisch-Priborn weist die Streckenkilometrierung die Angaben 0,0 und 63,5 aus: Hier lag ehemals die Grenze zwischen den Ländern Brandenburg und Mecklenburg. Am Flüßchen Stepenitz liegt die Stadt Meyenburg mit ihrem ursprünglich spätgotischen Schloß, das im vorigen Jahrhundert im Stil der Neorenaissance umgestaltet wurde.

Die Strecke führt durch die Prignitz, kreuzt die Autobahn und die Dömnitz. In einem Rechtsbogen vereinigt sie sich mit der Nebenbahn aus Wittstock und erreicht den Bf Pritzwalk. Die Stadt liegt in der fruchtbaren Dömnitz-Niederung und ist Knotenpunkt der Bahnstrekken Rostock–Neustadt (Dosse) und Wittenberge–Neustrelitz sowie von Straßen in die Richtungen Rostock, Schwerin, Berlin, Leipzig und Magdeburg. Große Teile der Stadt wurden nach einem Brand 1821 neu erbaut, darunter das Rathaus; erhalten blieb die gotische Backsteinkirche. Am 15. April 1945 wurden die Bahnhofsbauten zerstört, als bei einem Luftangriff ein Munitionszug explodierte.

Die Strecke führt weiter südostwärts durch hügeliges Feld-Wald-Gebiet, passiert mehrere kleine Flüsse, die F 103, das Königsfließ, dann die F 5 und erreicht den am Westrand von Kyritz gelegenen Bahnhof. In der einst zur Hanse gehörenden Stadt sind die Backsteinkirche mit dekorativer neogotischer Turmfront, eine Reihe historischer Fachwerkhäuser sowie das interessante Backstein-Rathaus aus dem 19. Jh. sehenswert. Die parallel zur F 5 verlaufende Strecke überquert die Jäglitz, links wird die Südspitze des Bantikower Sees sichtbar. Kurz vor dem Bf Wusterhausen (Dosse) führt die Trasse über die Dosse. Von der mächtigen gotischen Backsteinkirche überragt, birgt die kleine, auf ovalem Grundriß errichtete Stadt reizvolle Fachwerkhäuser-Ensembles des 17./19. Jh., aus letzterem auch das klassizistische Rathaus.

Nach 3 Kilometern mündet die Strecke in die von rechts kommende Hauptbahn Wittenberge–Berlin (↗ A20) und erreicht den Bf Neustadt (Dosse). Das spätklassizistische Empfangsgebäude entstand 1846 mit dem Bau der Berlin-Hamburger Eisenbahn und steht heute unter Denkmalschutz. Das Stadtbild wird geprägt durch die Kuppel der barocken Pfarrkirche. Südlich der Stadt liegen das Gestüt und das Hengstdepot Lindenau, in welchem seit dem 18. Jh. brandenburgische Warmblutpferde gezüchtet werden. Interessant ist auch das technische Denkmal des historischen Gaswerkes, in dem noch nach alter Technologie aus Steinkohle in Retorteöfen Stadtgas gewonnen wird.

Neustrelitz–Feldberg



Die 27,2 km lange Nebenbahn zum Bf Feldberg (Meckl) führt vom Bf Neustrelitz Süd (↗ a13) ostwärts durch die Mecklenburger Seenplatte und im weiteren Verlauf durch die Hügel des Mecklenburgischen Landrückens. Sie ist seit 1910 in Betrieb; mit ihr wurde das in reizvoller Wald- und Seenlandschaft gelegene Feldberg rasch für den Fremdenverkehr erschlossen.

In Neustrelitz liegen der Hauptbahnhof und der Bf Neustrelitz Süd mit getrennten Zufahrten von der Stadt unmittelbar nebeneinander. Zunächst verläuft die Strecke parallel zu einem unbefestigten Fahrweg und nahezu durchgängig auf schmalen Dämmen durch dichtes Waldgebiet bis zum Hp Thurow (Meckl). Zwischen mehreren Seen liegt der Hp Carpin an der Südspitze des Rödliner Sees, der sich mit seinem Landschaftsschutzgebiet nordwärts e.streckt. Am Ortsausgang überquert das Gleis die F 198 von Neustrelitz nach Woldegk, verläuft weiter auf einem Damm bis zum kleinen Dorf Bergfeld und von da ab durch hügelige Felderlandschaft zum Hp Dolgen (Meckl). Hier beginnt das Feldberger Landschaftsschutzgebiet, durch das schließlich nach Kreuzung der Landstraße von Lychen der kleine Endbahnhof, im Süden von Feldberg, erreicht wird.

Vom hochgelegenen Bahnhofsvorplatz reicht der Blick über Stadt und Haussee bis zum 145 m hohen Reiherberg nördlich, anschließend der Breite Luzin. Nach Osten und Süden liegen Schmaler Luzin und Carwitzer See mit herrlichen Bade- und Campingplätzen. Die Gewässer zählen zu den saubersten aller mecklenburgischen Seen. In der Stadt selbst birgt das einstige Spritzenhaus eine Heimatstube, und im Ortsteil Carwitz – zwischen Schmalem Luzin und Carwitzer See – befinden sich die Hans-Fallada-Gedenkstätte sowie eine schöne barocke Fachwerkkirche.

(815)

Neustrelitz–Mirow



Die nach Mirow führende, 21,8 km lange Nebenbahn ist seit 1895 in Betrieb. Sie beginnt wie die nach Feldberg (↗ a12) im Bf Neustrelitz Süd, der unmittelbar neben dem Hauptbahnhof liegt. Parallel zur Strecke Berlin–Stralsund/Rostock (↗ A7, A10) wird zunächst die F 96 auf einer Doppelbrücke überfahren und kurz darauf die Hauptbahnstrecke in einer Rechtsbiegung unterfahren.

Von links kommt das Streckengleis aus Strelitz Alt hinzu, und rechts zweigt das Gleis zum Binnenhafen am Zierker See ab. Beim Hp Groß Quassow beginnt mit dem links gelegenen Woblitzsee das LSG „Kleinseenplatte Neustrelitz". Die Campingplätze sind von hier aus gut erreichbar.

Die aus dem Großen Labussee kommende Havel mit ihren Wiesenniederungen wird überquert, und die Strecke verläuft entlang dem bis zu 57 m tiefen Woblitzsee, durch sandige Moränenlandschaft mit vielen Kiefernforsten zum Bf Wesenberg. Dieser liegt nördlich der kleinen Stadt mit ihrer spätgotischen Kirche. Von einer mittelalterlichen Burg blieben nur ein Turm und Teile der Mauer erhalten. Heute ist die Stadt Zentrum eines ausgedehnten Erholungsgebietes.

Entlang der F 198, durch ausgedehnte Wälder, vorbei am Großen Weißen See und auf hohen Dämmen wird Mirow erreicht. Die Seen und Wälder der unmittelbaren Umgebung mit vielen Campingplätzen und Urlaubersiedlungen am rund 15 km langen Großen Kotzower See und südlich am Zotzen- und Vilzsee geben der Stadt den Charakter eines Ferienortes. Sehenswert sind das barocke Schloß mit dem reizvollen Torhaus aus der Renaissancezeit sowie das Untere Schloß. Die gotische Stadtkirche ist nach Kriegsschäden wiederaufgebaut.

Die Bahnlinie führt von hier aus weiter über Wittstock und Pritzwalk nach Wittenberge.

Fürstenberg–Templin–Eberswalde



Die 78 km lange Strecke führt quer durch die wald- und seenreiche südliche Uckermark, seit 1899 eine wichtige Querverbindung zwischen den beiden von Berlin nach Stralsund (↗ A3) und nach Rostock (↗ A10) führenden Hauptbahnen.

Die Strecke verläßt den Bf Fürstenberg (Havel) nordostwärts vorbei am Gleisjochmontageplatz, kreuzt dabei die F 96 und nimmt das Abzweiggleis aus Richtung Norden auf. Südlich liegt der Ortsteil Ravensbrück mit der Nationalen Mahn- und Gedenkstätte.

Der Bf Himmelpfort mit dem nahen Campinggelände ist Ausgangspunkt für Wanderungen zur Himmelpforter Heide, zum Haussee und Stolpsee sowie nach Bredereiche. Am Ortseingang von Lychen, zwischen Großem Lychensee und dem Wurlsee, liegt der Bahnhof dieser Stadt. Der Granit-Backsteinbau der gotischen Pfarrkirche überragt den alten Stadtkern des Luftkurortes mit seinen kleinen Bürgerhäusern und villenartigen Pensionen aus dem Beginn unseres Jahrhunderts. Nach kurzem Geländeeinschnitt folgt der Bf Hohenlychen. Im Ort liegen die Heilstätten des Roten Kreuzes. Fast gerade verläuft die Strecke südostwärts über den Hp Tangersdorf bis zum Bf Neu Placht.

Nach Überqueren des Kanals zwischen Templiner See und Röddelinsee folgt der Bf Templin (↗ a5). Von hier fährt der Zug über den Hp Templin Vorstadt zunächst auf dem Gleis in Richtung Prenzlau, nach etwa 3 Kilometern zweigt die Eberswalder Strecke nach Südosten ab und verläuft neben der F 109 durch waldreiches Moränengebiet. Bei Milmersdorf steht nördlich der Strecke, vor dem Kreuzen der F 109, das Betonwerk Nord. Es folgt links das LSG „Kölpinsee", dann das 650 ha große Naturschutzgebiet um Ringenwalde. Nach Friedrichswalde mit den drei Prüsnickseen wird die Schorfheide erreicht.

Die Kleinstadt Joachimsthal, zwischen dem Grimnitzsee im Osten und dem Werbellinsee im Süden liegend, wurde nach ihrem Gründer von 1603, dem Kurfürsten Joachim, benannt; sie ist heute vor allem durch Karpfenintensivzucht bekannt. Am langgestreckten Werbellinsee erfreuen Badestellen und Campingplätze an der West- und Südseite viele Besucher. Zwischen dem Hp Werbellinsee und dem Bf Alt Hüttendorf werden auf der schmalen Landverbindung der Neue Graben als Wasserweg zwischen Grimnitz- und Werbellinsee überquert.

Entlang der F 198 und nach Unterqueren der Autobahn liegen links die 121 m hohen Sassenberge und das Choriner Landschaftsschutzgebiet. Kurz vor dem Bf Britz mündet die Strecke in die von links herankommende Hauptbahntrasse Berlin–Stralsund.

Nach wenigen Kilometern wird der Oder-Havel-Kanal unterquert und später, schon im Stadtgebiet von Eberswalde-Finow, der Finowkanal passiert. Rechts biegt die Strecke nach Bad Freienwalde (↗ a6) ab, und nach Durchfahrt unter der großen Straßenbrücke der F 167 erreicht der Zug den Hbf Eberswalde (↗ A3).

Forstbotanischer Garten in Eberswalde-Finow





Rostock–Wismar

Die 56,5km lange Eisenbahnstrecke verbindet Rostock und Wismar seit 1884. Die Bahn verläßt den Hbf Rostock (↗ A10) gemeinsam mit der Schnellbahntrasse nach Warnemünde (↗ A9). Hinter der Brücke über die Saatower Straße erstreckt sich der Zoologische Garten; mit der Stadtweide, rechts in einiger Entfernung Reutershagen und Evershagen, endet die städtische Bebauung.

Die Strecke verläuft nun bis Bad Doberan durch vorwiegend landwirtschaftliche Nutzfläche. Hinter dem Bf Parkentin beginnt linksseitig der Strecke das Wald- und Landschaftsschutzgebiet „Hütter Wohld". Von Bad Doberan werden zunächst der Wasserturm – der Aussicht bis zur Ostseeküste bietet – und der Bau der gotischen Backsteinbasilika des Münsters sichtbar. Am Bahnhof der Kreisstadt beginnt auch die Schmalspurbahn zum Ostseebad Kühlungsborn, „Molli" genannt (↗ a16). Der erstmals 1177 genannte slawische Ort Doberan wurde bald Sitz eines bedeutenden Zisterzienserklosters, für das zwischen 1291 und 1368 die große gotische Backsteinkirche errichtet wurde – eines der bedeutendsten Baudenkmale aus dem Mittelalter in der DDR. Seit Ende des 18. Jh. erlangte Doberan einen neuen Rang als Erholungs- und Vergnügungsort für den Mecklenburg-Schweriner Hof. Zugleich entstanden die klassizistischen Gesellschafts- und Wohnhäuser sowie die Gartenanlagen mit ihren Bauwerken am Kamp, die auch heute der Stadt ihr charakteristisches Gepräge verleihen.

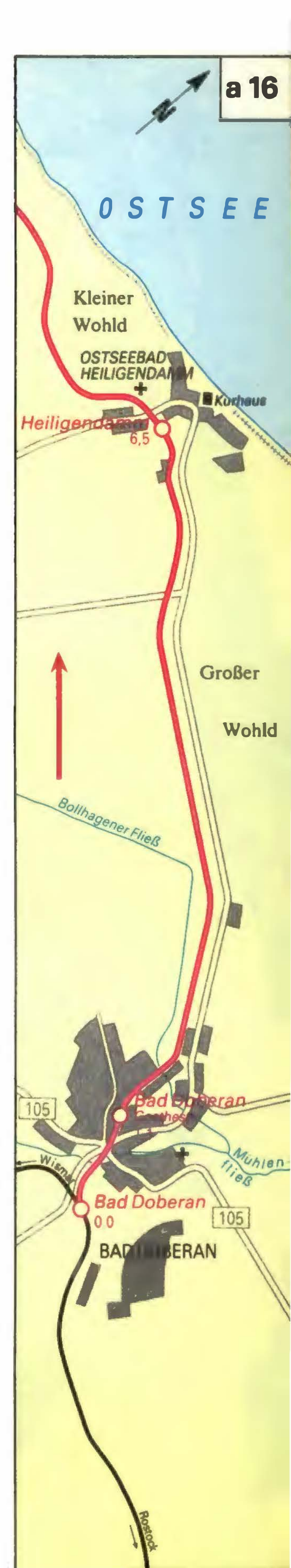
Von Bad Doberan verläuft die Strecke südwestwärts, parallel zur F 105 und steigt bis nach Reddelich beträchtlich an. Der folgende Abschnitt führt in vielen Bogen durch das waldige LSG „Kühlung", wieder abwärts, zum Bf Kröpelin. Zu seinem Bau wurde mit großem Aufwand ein Einschnitt in den Kampberg gesprengt. Die rechts der Ausfahrt aus dem Bahnhof sichtbare Holländerwindmühle ist technisches Denkmal und wie die gotische Backsteinkirche ein Wahrzeichen der Stadt. Bei Sandhagen erstreckt sich linksseitig das Westenbrügger Holz. Bis nach Neubukow – dem Geburtsort des Troja-Forschers Heinrich Schliemann – senkt sich das Gelände und mit ihm die Strecke in die bis zum Salzhaff hinreichende Neubukower Mulde. Von Neubukow aus erreicht man per Bus das Ostseebad Rerik (↗ S. 278).

Am Hp Teschow kreuzt die Strecke die F 105, links steht eine gut erhaltene Windmühle. Bis zum Ort Hornstorf – hier mündet von links die Strecke Karow–Wismar ein – führt die Strecke durch die Moränenlandschaft. Hinter dem Bf Hornstorf wird das Stadtgebiet von Wismar (↗ A17) und mit der von links hinzukommenden Strecke aus Schwerin der nahe dem Hafen gelegene Kopfbahnhof erreicht.

Im Wismarer Hafen



Bad Doberan–Ostseebad Kühlungsborn



Bad Doberan (↗ a15) ist für die meisten Reisenden Umsteigebahnhof zur Weiterfahrt mit der Schmalspurbahn nach den Seebädern Heiligendamm und Kühlungsborn. So liegen auch die Gleise und Bahnsteige dieser Strecke parallel zu denen der normalspurigen Nebenbahn Rostock–Wismar. Das gemeinsame Empfangsgebäude, 1883 eingeweiht, zeigt klassizistische Formen, sicher beeinflußt durch die Architekturen des 1803/36 in Bad Doberan wirkenden Baumeisters Carl Theodor Severin, auf den die Bebauung der alten Kurpromenade am Kamp zurückgeht. Die Schmalspurstrecke ist 15,4 km lang und die einzige mit 900 mm Spurweite in der DDR. Manchmal bezeichnet man sie als Bäderbahn, im Volksmund heißt sie „Molli". Zwischen 5 und 22 Uhr verkehren täglich 13 Zugpaare – mehr als auf jeder anderen Schmalspurstrecke in der DDR. Im Jahr benutzen über eine Million Reisende den „Molli", die weitaus meisten sind Urlauber und Kurpatienten. Omnibusse würden dieses Verkehrsaufkommen nur mit vielen Fahrten bewältigen können.

Langsam verläßt der Zug den Bahnhof, denn die Lokomotive hat außer dem Gepäck- und dem Gepäckhilfswagen stets mindestens acht Personenwagen, in den Sommermonaten bis zu 13 Personenwagen, zu ziehen. Nach kurzer „Grünstrecke" durch ein Stück Stadtpark wird am Karl-Marx-Platz die F 105 gekreuzt; hier hat der „Molli" grundsätzlich Vorfahrt. Mit reichlicher Schrittgeschwindigkeit von 10 km/h rumpelt die gelb-rote Wagenschlange am Kamp, der historischen Kuranlage, entlang – von hier ist das Doberaner Münster zu sehen –, um sich dann durch die engen Straßen Bad Doberans zu winden – oft in nur einem Meter Abstand zu den Häuserwänden. Beim Kilometer 1,1 ist der Hp Bad Doberan Goethestraße erreicht, fast am Ende dieser Straße steht das seit 1979 als Gedenkstätte eingerichtete Wohnhaus des Schriftstellers Ehm Welk.

Nach wenigen Minuten verläßt der Zug den Stadtrand und erreicht auf nun freier Strecke die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h. So „fliegt" er parallel zur Lindenallee und dem historischen Reitweg durch die mecklenburgische Landschaft. Links voraus ist die „Kühlung" zu erkennen, eiszeitliche Moräne mit ausgedehnten Waldungen und dem Diedrichshäger Berg, der sich mit 128 m als höchste Erhebung und Aussichtspunkt aufreckt. Rechts der Bahn liegt der „Große Wohld", Landschaftsschutzgebiet mit reichem alten Baumbestand.

Der Bf Heiligendamm liegt am Kilometer 6,5, und bis 1886 führte die Strecke zunächst nur bis hierher. Der kleine Parkplatz am Ortseingang

Doberaner Münster







Schmalspurbahn Bad Doberan–Ostseebad Kühlungsborn West

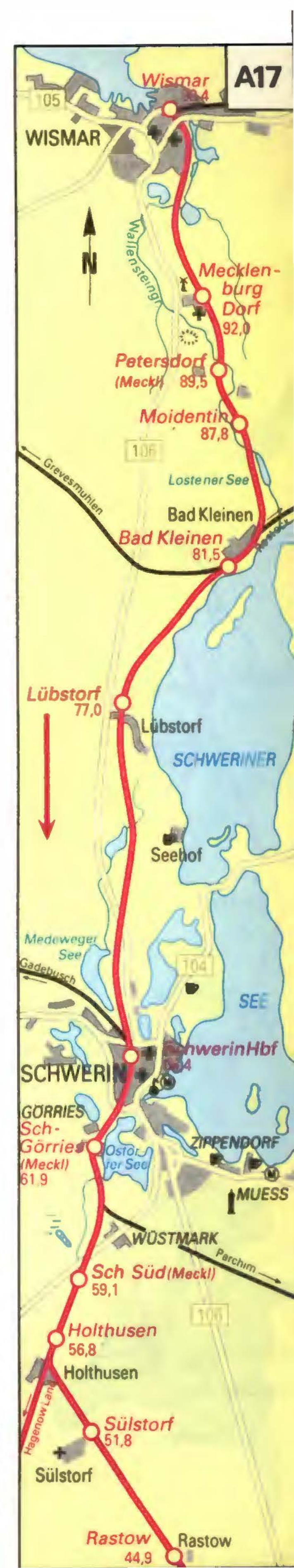
war ursprünglich das Bahnhofsgelände, hier gab es sogar eine hölzerne Empfangshalle. Heute Ortsteil Bad Doberans, wurde Heiligendamm 1793 vom Mecklenburgischen Großherzog Friedrich Franz I. auf Anregung des Rostocker Medizinprofessors Samuel G. Vogel als Seebad gegründet. Ein 220 t schwerer Granitfindling neben dem Kurhaus wurde durch den Schweriner Hofbaumeister Demmler als Erinnerungsmal an die Gründung aufgerichtet. Die historischen Gebäude des Kurhauses und des Sanatoriums entstanden nach Plänen des schon genannten klassizistischen Baumeisters Severin. Spätere bauliche Erweiterungen des Ortes folgten ihrem Stilvorbild und prägen die Strandpromenade. Im Seeluftsanatorium werden jährlich 8000 Kurpatienten mit Erkrankungen der Atemwege und des Herz-Kreislauf-Systems sowie der Haut behandelt.

Im Bf Heiligendamm kreuzen sich die Züge beider Richtungen. Der Baustil des 1911/12 errichteten Empfangsgebäudes nimmt die Tradition der Heiligendammer Architektur auf. Von hier fährt der Zug in westlicher Richtung auf dem 1910 eröffneten Streckenabschnitt nach Kühlungsborn. Zunächst an der kleinen Backsteinkirche aus dem vorigen Jahrhundert, dann am rechts liegenden „Kleinen Wohld" vorbei, und weiter durch landwirtschaftlich genutztes Moränengebiet entlang der Küste bis zum 1969 eingerichteten Hp Heiligendamm Steilküste. Hier, nur 250 m vom Strand entfernt, wird nur von Anfang Mai bis Ende September gehalten.

Rechts liegt die Ostsee, bis sich mit den ersten Häusern von Kühlungsborn die Strecke in weitem Linksbogen zum Ort und dem Bf Ostseebad Kühlungsborn Ost wendet. Bis 1938 hieß der Ort Brunshaupten, mit den heute verwaisten Fischerdörfchen Fulgen und Arendsee seither zur Stadt und Seebad Kühlungsborn vereinigt. Ihre 8000 Einwohner betreuen jährlich 100 000 Urlauber. Der Zug hält dann am Hp Ostseebad Kühlungsborn Mitte. Er ist Ausgangspunkt für Wanderungen zur 1872 errichteten und als technisches Denkmal weiterbetriebenen Windmühle und in die „Kühlung"; eindrucksvoll von hier ist der Rundblick.

Am Kilometer 15,4 gelangt der Zug nach Passieren des Stadtwaldes zum Bf Ostseebad Kühlungsborn West. Sein Empfangsgebäude wurde 1927 errichtet und durch einen dekorativ gestalteten Klinkeranbau erweitert. Als Endbahnhof verfügt Kühlungsborn West über einen vierständigen Lokschuppen. Die gesamte Strecke mit ihren Bauten sowie Lokomotiven und Wagenpark steht seit 1976 als technisches Kulturzeugnis unter Denkmalschutz. In dem Seebad Kühlungsborn bietet neben der historischen Promenade und typischen Straßenzügen vor allem die 1972 errichtete Meeresschwimmhalle auch im Winter Erholungsmöglichkeiten. Vom 79 m hohen Signalberg mit dem Leuchtturm öffnet sich ein weiter Blick über die Küste.

Wismar–Schwerin–$\frac{\text{Holthusen}}{\text{Hagenow}}$–Ludwigslust–Wittenberge



Wismar, 1229 erstmals erwähnte Hansestadt, hat einen gut erhaltenen historischen Stadtkern mit parallel zueinander verlaufenden Straßen. Türme und Schiffe der drei großen gotischen Backsteinkirchen (St. Marien und Georgen im Kriege zerstört) prägen das Stadtbild. Wismar ist als zweitgrößte Hafenstadt der DDR ein wirtschaftliches, kulturelles und touristisches Zentrum an der Ostseeküste. Der Marktplatz ist einer der größten in Mecklenburg. An ihm stehen das klassizistische Rathaus und das um 1380 errichtete, älteste gotische Giebelhaus der Stadt, „Alter Schwede" genannt. Auf dem Platz das Brunnenhaus der historischen wismarschen Wasserleitung, die „Wasserkunst", 1602 von dem aus Utrecht stammenden Meister Philipp Brandin geschaffen. Nahe der Nikolaikirche befindet sich im prächtigen Renaissancehaus des einstigen Bürgermeisters Schabbelt das stadtgeschichtliche Museum.

Der Hafen ist auf den Umschlag von Kali spezialisiert und verfügt über eine Eisenbahnwagen-Kippanlage; ebenfalls werden Öl und Holz umgeschlagen. Die Matthias-Thesen-Werft ist der drittgrößte Schiffsbaubetrieb der DDR und erstreckt sich zwischen Hafen und Bahnhof. Die in wesentlichen Teilen von 1857 stammenden Bahnhofsbauten sind in ihrer klassizistischen Baustruktur und Dekoration gut erhalten.

Die seit 1848 in Betrieb befindliche Bahnstrecke führt vom Kopfbahnhof (↗ a15) am Mühlenteich vorbei und verläßt die Stadt in südlicher Richtung durch das LSG „Wallensteingraben". Unter dem Feldherrn des Dreißigjährigen Krieges war hier mit dem Bau eines Kanals begonnen worden, der den Schweriner See mit der Ostsee verbinden sollte, der aber bald wieder verlandet war. Am Kilometer 93,0 ist rechts die als Gaststätte ausgebaute Holländerwindmühle des Dorfes Mecklenburg sichtbar. Kurz nach Verlassen des Bahnhofs wird rechts in einer Wiesenniederung ein slawischer Burgwall sichtbar: Die Mikilenburg (Große Burg) gab dem Land Mecklenburg seinen Namen.

Am Hp Petersdorf (Meckl) kreuzt die Strecke zweimal den Wallensteingraben, passiert südlich Moidentin ein nahezu vollständig bewaldetes Sandergebiet und begleitet dann den langgestreckten Lostener See. Von links kommt die zweigleisige Hauptbahn aus Rostock über Bützow hinzu und führt parallel in den am Nordende des Schweriner Sees liegenden Bf Bad Kleinen. Die Gebäude dieses Eisenbahnknotens (erbaut 1868/70) tragen spätklassizistischen Charakter.

Nach rechts zweigt die Strecke in Richtung Grevesmühlen ab, während die Trasse nach Schwerin südwärts und entlang dem 21 km lan-


Bahnhof Bad Kleinen mit Schweriner See





gen und 3 bis 5 km breiten Schweriner See führt. Am Stadtrand der alten mecklenburgischen Residenz und heutigen Bezirksstadt wird die F 106 gekreuzt. Durch den nördlichen Stadtteil Groß Medewege – rechts der Strecke der Medeweger See – und vorbei an den Industrieanlagen der Klement-Gottwald-Werke nähert sich die Strecke dem Schweriner Hauptbahnhof. Vorher nimmt sie noch die von rechts kommende Nebenbahnstrecke Gadebusch–Schwerin auf.

Das Empfangsgebäude (↗ S. 48), ein interessantes Baudenkmal, entstand aus mehrmaligen Bauerneuerungen 1888/89 nach dem Vorbild des französischen Bahnhofs Cambrai – auch für den Schloßbau der Stadt wählte man französische Architekturvorbilder. Es ist in klassizistischer Form mit großer mittlerer Eingangshalle, Verbindungsflügeln und Eckbauten angelegt, aus braunen und gelben Klinkern errichtet und mit Renaissance- und Barockformen dekoriert, und es ist damit eines der wenigen, im Zustand des ausgehenden 19. Jh. erhaltenen großen Empfangsgebäude. Gemeinsam mit dem Bahnhofsbau wurde der Vorplatz mit dem Denkmal für die Vollendung der städtischen Kanalisation angelegt.

Die Altstadt liegt östlich dieses Platzes zwischen Pfaffenteich und Schweriner See, überragt von dem im vorigen Jahrhundert vollendeten Turm des gotischen Domes. Promenaden und große Bauten am Pfaffenteich gehen auf den Schweriner Hofbaumeister Demmler zurück, der auch den Schloßneubau nach dem Vorbild von Schloß Chambord in Frankreich ab 1843 schuf. Zu den wichtigsten Baudenkmalen des 19. Jh. zählend und bereits in Teilen grundlegend restauriert, dient es als kulturelles Zentrum der Bezirksstadt. Südlich vom Schloß der barocke Park, westlich die beeindruckende städtebauliche Anlage mit Schloßstraße, Theater- und Museumsbau (bedeutende Kunstsammlung im Norden der DDR mit Werken niederländischer Malerei des 17. Jh. und deutscher Bildkunst des 19. Jh.). Der Markt mit klassizistischem Rathaus und Neuem Gebäude sowie dem Dom und die Schelfvorstadt mit dem barocken Backsteinbau der Schelfkirche zählen zu den wertvollen historischen Bauensembles. Westlich vom Bahnhof die Paulsstadt mit der backsteinernen Paulskirche aus dem 19. Jh.

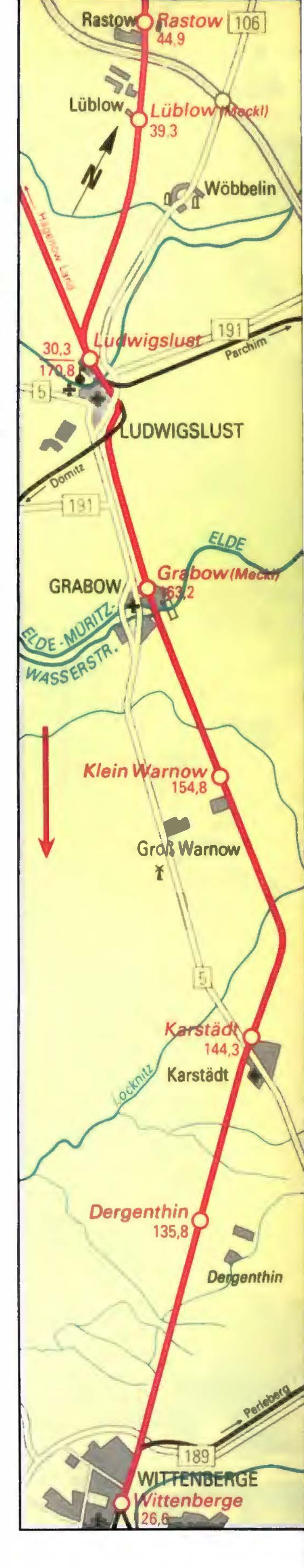
Die Strecke verläßt Schwerin durch einen tiefen Geländeeinschnitt südwärts und führt unmittelbar anschließend auf einem Damm durch den Ostorfer See. Links, hinter Neubauten des Stadtteils Görries, zeigt sich der 138 m hohe Fernsehturm (mit Aussichtscafé in 97 m Höhe) am Badeort Zippendorf. Nahebei liegt auch das Freilichtmuseum Schwerin-Mueß. Der Containerbf Schwerin (Meckl)-Görries ist Umschlagplatz für Industriegüter. Nach links zweigt am Kilometer 61,0 die Nebenbahn nach Parchim ab. Anschließend der mächtige Betonbau des Mischfutterwerkes Wüstmark.

Wenig später zweigt in Holthusen die 1847 erbaute Strecke nach Hagenow Land südwestwärts ab. Der 2 km südlich der Stadt Hagenow gelegene Bf Hagenow Land wurde 1847 wichtiger mecklenburgischer Eisenbahnknoten, denn hier zweigt von der 1846 eröffneten Berlin-Hamburger Eisenbahn seit 1848 die Strecke über Schwerin und Bad Kleinen nach Wismar und Rostock ab. Das erklärt auch die Insellage des Empfangsgebäudes. Es zeigt die für fast sämtliche Bahnhofsbauten der Berlin-Hamburger Eisenbahn charakteristische spätklassizistische Architektur und ist im ursprünglichen Sinne restauriert worden. Die Strecke zwischen dem Bf Hagenow Land und Ludwigslust verläuft nahezu geradlinig südostwärts, überquert die zur Elbe fließende Sude, hinter Strohkirchen den Neuen Kanal und führt ab Hp Weselsdorf am ausgedehnten Landschaftsschutzgebiet um den Schloßpark Ludwigslust entlang, ehe sie bei Kilometer 170,8 auf die Strecke von Schwerin trifft.

Der ab Holthusen fast geradlinig verlaufende Streckenabschnitt nach Ludwigslust wurde erst 1889 für eine durchgehende Gleisverbindung zwischen Berlin und Wismar erbaut. Er führt durch flachwellige Moränenlandschaft und überquert die Autobahn sowie den Neuen Kanal, Schiffahrtsweg zwischen Schweriner See und der Elbe. Die Block-



Schloß Ludwigslust



stelle Wöbbelin läßt links den gleichnamigen Ort mit der Grabstätte Theodor Körners und einer Gedenkstätte für die Opfer des Konzentrationslagers Reiherhorst erkennen. Von rechts nähert sich die Strecke der historischen Trasse vom Bf Hagenow Land, und mit dieser wird der Bf Ludwigslust erreicht.

Ludwigslust ist ein Denkmal barocker Stadtbaukunst; es war zwischen 1757 und 1837 Residenz der Mecklenburg-Schweriner Großherzöge. Dazu erhielt der vorher unbedeutende Ort nach einem barocken Gesamtplan in der 2. Hälfte des 18. Jh. seinen großen Schloßbau, davor den Schloßplatz mit der Schloßkirche, den weiten Park mit Wasserläufen und dekorativen Bauten sowie die von Backsteinhäusern geprägte Achse der Schloßstraße (Baumeister J. J. Busch), jetzt Wilhelm-Pieck-Straße. Im 19. Jh. wurden die Stadtgebiete erweitert und der Park von Lenné zum Landschaftsgarten gestaltet. Das restaurierte Empfangsgebäude des Bahnhofs entstand in spätklassizistischer Architektur im Zuge des Baues der Berlin-Hamburger Eisenbahn zwischen 1844 und 1846.

Die Strecke überquert kurz nach Verlassen des Bahnhofs den Ludwigsluster Kanal und umfährt im Viertelbogen die Stadt. Parallel verläuft die 1971 fertiggestellte, 2,4 km lange Umgehungsstraße und überquert auf einer neuen Brücke die Gleise. Links zweigt die Nebenbahn nach Dömitz ab und kreuzt kurz darauf die Hauptstrecke ebenfalls auf einer Brücke. Bis kurz vor Grabow verlaufen Bahn und F 5 parallel. Dann werden die Elde-Müritz-Wasserstraße und danach die gleichfalls schiffbare Elde überquert, links eine der Schleusen in der kleinen Hafen- und Industriestadt. Den Marktplatz von Grabow zeichnen schöne Fachwerkhäuser und das gleichfalls als Fachwerkbau errichtete barocke Rathaus aus.

Weiter zieht sich die Strecke bis zum Bf Klein Warnow fast geradlinig durch welliges Gelände. Dann schließt das Löcknitztal mit seinen großen Weideflächen an. Es werden die Löcknitz und nach Durchfahren des Bf Karstädt die F 5 überquert. Karstädt wird durch das neue Ziegel- und Fliesenwerk sowie Bauten der Lebensmittelindustrie geprägt. Anschließend folgen 20 Kilometer gerade Strecke durch die Landschaft der Westprignitz, ein land- und weidewirtschaftlich bedeutendes Gebiet mit zahlreichen Wasserläufen. Von links kommt die Nebenbahnstrecke aus Perleberg hinzu, und durch ausgedehnte Rangieranlagen führen beide in den Bf Wittenberge (↗ A18).



Wittenberge–Magdeburg

Wittenberge ist ein bedeutender Verkehrsknoten und Güterumschlagsplatz; westlich der Prignitz und an der unteren Elbe gelegen, sind seine Industrie und die im vorigen Jahrhundert geschaffene Baustruktur eng mit der Funktion als Elbumschlaghafen und Eisenbahnknotenpunkt verbunden. Die Stadt liegt direkt am 53. Breitengrad (Markierung am Gemeindehaus, Perleberger Straße) und bietet als weitere Besonderheit am Turm des Nähmaschinenwerks die größte Turmuhr in der DDR mit einem Zifferblattdurchmesser von 7,75 m.

Der im Jahr 1846 in Betrieb genommene Bahnhof hat eines der besterhaltenen historischen Empfangsgebäude in der DDR. Es entstand mit dem Bau der Berlin-Hamburger Eisenbahn in der für jene Strecke typisch spätklassizistischen Gestalt. Dem dreigeschossigen Längsbau mit zwei giebelbekrönten Querflügeln von 1846, in Keilform zwischen den Strecken nach Berlin und Magdeburg angelegt, wurden später Anbauten im gleichen Baustil hinzugefügt und wie jene mit fein profilierten, farbig abgesetzten Konsolsimsen verziert. Im Bahnbetriebswerk stehen zwei Wasserhochbehälter aus der Erbauungszeit des Bahnhofs, einer ist als Eisenfachwerk-Ziegelbau in gotisierenden Formen gestaltet. An den Bahnhof schließt das seit 1873 bestehende Eisenbahnausbesserungswerk an.

Von Wittenberge nach Geestgottberg fährt die Eisenbahn seit 1851, zwischen Seehausen und Magdeburg bereits seit 1849 – den Grund dafür bildete der Bau der 1030 m langen Eisenbahnbrücke über die Elbe. Im Zuge der Elektrifizierung der Strecke entstand hier 1983/87 ein imposanter Brückenneubau. Die flußaufwärts liegende, 1100 m lange Brücke für die F 189 wurde 1978 vollendet. Die Elbe ist hier Trennlinie der beiden Bezirke Schwerin und Magdeburg. Im Bf Geestgottberg zweigt die Nebenbahn in die Altmark und nach Salzwedel ab (↗ a19), südlich des Ortes wird die Aland überquert. Bis Seehausen führt die Strecke durch Agrargebiet, welches auch das Profil der Kleinstadt bestimmt. Ihre Silhouette wird geprägt durch die Doppeltürme der backsteingotischen Pfarrkirche. Östlich des Ortes das 370 km² große Niederungsgebiet „Wische", 1958/60 in einer Jugendinitiative trockengelegt und seither bedeutendes Zentrum der Vieh- und Ackerwirtschaft.

Der Mittellandkanal überquert bei Wolmirstedt die Eisenbahn



Westlich der Strecke und der parallel verlaufenden F 189 ziehen sich bis nach Osterburg/Altmark die Waldungen des LSG „Arendseer Hochfläche" hin. Kurz vor dem Bf Osterburg führt die Strecke über die Biese. Landwirtschaft und Nahrungsmittelbetriebe bestimmen den Charakter der Stadt. Im weiteren Verlauf folgt die Strecke dem Flußtal der Uchte und führt durch das Zentrum der Altmark, deren leichte Böden großflächig land- und forstwirtschaftlich genutzt werden. Zwei Kilometer vor Goldbeck und abermals südlich von Eichstedt/Altmark wird die Uchte überbrückt, die F 189 bei Borstel überquert. Von Westen herankommend, führte bis 1986 die Nebenbahn aus Arendsee über die Hauptstrecke hinweg und diese in weitem Bogen westlich um Stendal. Dabei werden schöne Blickpunkte auf die vieltürmige Altstadt frei. Schließlich mündet die Strecke gemeinsam mit den Nebenbahngleisen aus Salzwedel und der Strecke aus Oebisfelde in den Bf Stendal ein.

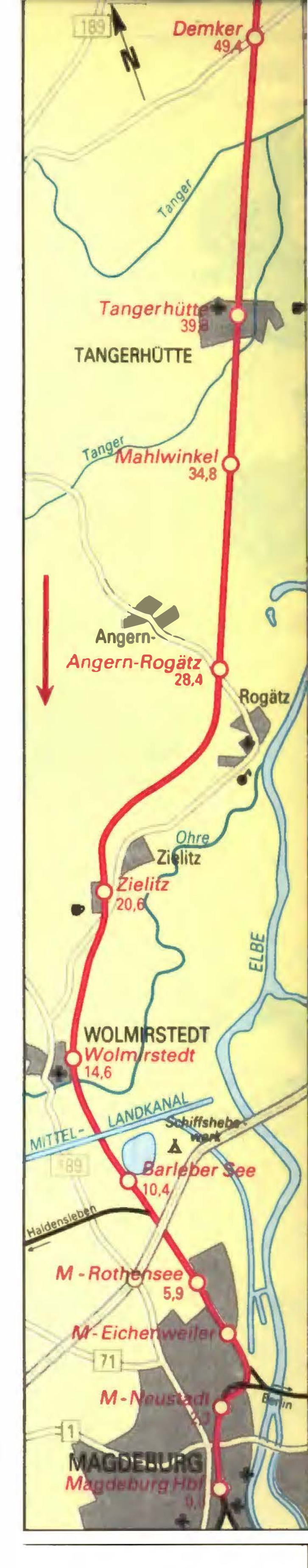
Stendal, ökonomisches und kulturelles Zentrum der Altmark, ist wichtiger Eisenbahnknotenpunkt. Die Bahnhofsbauten stammen aus den Jahren um 1870/71, bestehen aus gotisierender Backsteinarchitektur mit Zinnen und Giebelschmuck und folgen damit dem Vorbild der mittelalterlichen Backsteinbauten Stendals. Die alte Handels- und Hansestadt hat ihre historische Struktur innerhalb des Mauerringes trotz mancher Erneuerungen gut bewahrt. Dazu tragen die herausragenden Baudenkmale aus der Gotik besonders bei: neben den beiden Tortürmen der alten Befestigung (besonders reich gestaltet der Ünglinger Torturm) der Marktplatz mit der backsteinernen Marienkirche und dem Rathaus, das in der Renaissance seine schönen Giebelanbauten erhielt, sowie dem Roland-Standbild davor. Gleichfalls Backsteinbauten sind der Dom mit seinen großartigen mittelalterlichen Glasfenstern und die weiteren vier großen Kirchen; sehenswert auch das Altmärkische Museum sowie Denkmal und Museum für den in Stendal geborenen Begründer der klassischen Archäologie Johann Joachim Winckelmann.

Bei der Weiterfahrt verläßt die Strecke den Bahnhof gemeinsam mit den Gleisen nach Berlin, Tangermünde und Arendsee, biegt scharf nach Süden ab und führt nun in langen Geraden durch die wellige und hinter Demker auch moorige Landschaft. In Tangerhütte findet man eine stattliche barocke Fachwerkkirche. Bekannt wurde der 1935 zur Stadt erhobene Ort aber vor allem durch sein 1842 gegründetes Eisenwerk. Nach Überqueren des Flüßchens Tanger folgen rechts liegend zuerst das ausgedehnte LSG „Colbitz-Letzlinger Heide" und bei Angern-Rogätz das LSG „Rogätzer Hang". In Fahrtrichtung werden bald die ausgedehnten Anlagen des 1973 in Betrieb genommenen Kaliwerkes Zielitz sichtbar. Im Bf Zielitz endet die Nordstrecke der Magdeburger S-Bahn.

Der folgende Ort, Wolmirstedt, liegt an der Ohre, die südlich davon überquert wird. Den Charakter der Stadt bestimmen die Neubauten für die Beschäftigten der Zielitzer Kaliwerke.

Dann unterqueren die Gleise den für 1000-Tonnen-Schiffe ausgelegten Mittelland- oder Weser-Elbe-Kanal, der mit insgesamt 325 km Länge von 1905 bis 1938 erbaut wurde. Nach Verlassen der Kanalunterführung schweift der Blick über den östlich liegenden Barleber See mit seinen Zeltplätzen und dem dahinterliegenden Schiffshebewerk Rothensee. Als Geländeüberbrückung vom Mittellandkanal zur Elbe wurde es als Gegengewichtshebewerk, Hubhöhe 16 m für eine Gesamtmasse von 5400 t, 1938 in Betrieb genommen. Nach Vereinigung mit der Strecke aus Haldensleben wird die Autobahn unterquert, und anschließend erstrecken sich die ausgedehnten Anlagen des 1910 erbauten Rangierbf Magdeburg-Rothensee und des dahinter liegenden Elbhafens. Westlich der Strecke die Neubauten von Magdeburg-Nord. Mit dem Südende des Rangierbahnhofs kommt von Osten die Strecke aus Berlin (↗ C2) über die Elbbrücke hinzu. In Fahrtrichtung links bietet sich ein Blick auf die markante Elbsilhouette der Bezirksstadt, bevor der Bf Magdeburg Neustadt erreicht wird.

Die Strecke führt dann auf den Dämmen der historischen Festungsanlagen an der Westflanke der Magdeburger Altstadt entlang bis zum Hauptbahnhof (↗ C3).



a19

PERLEBERG
WITTENBERGE
Wittenberge 53,8
Geestgottberg 43,0
Krüden 37,4
Groß Garz 33,0
Harpe 29,8
Genzien 25,4
ARENDSEE
Arendsee (Altm) 22,6
Kläden 18,8
Binde-Kaulitz 15,8
Mechau 12,5
Riebau 7,7
Ritze 4,0
Salzwedel Bf
Altperver Tor 1,6
SALZWEDEL
Steinitz Ost 5,6
Steinitz 6,7
Wieblitz-Eversdorf 9,4
Tylsen 11,7
Wallstawe 13,8
Ellenberg 18,2
Wiershorst 20,7
Dahre 22,3
D-West 25,3
B-Ost 26,9
Bonese
Sch-Dülseberg 30,8
B-Süd
Schadeberg 32,5
Sch-Schadewohl 33,6
Diesdorf 36,0
BRD
ELBE
Aland
Seege
Pritzwalk
Neustadt/Dosse
Stendal
Oebisfelde
5
189
195
190
71
248

Wittenberge–Salzwedel–Diesdorf

Im Bf Geestgottberg zweigt die 1922 in Betrieb genommene Nebenbahn nach Salzwedel von der Hauptbahn Wittenberge–Magdeburg (↗ A18) ab. Sie führt am Nordrand der Altmark durch ebenes und flachwelliges Gebiet mit land- und forstwirtschaftlicher Nutzung. Auf einem 20 km langen Abschnitt werden die Flüßchen Aland und Seege und moorige Niederungen überquert. Nach Kreuzen der F 190 am Hp Genzien wird Arendsee erreicht. Am gleichnamigen See liegend, ist die „Perle der Altmark" vielbesuchtes Erholungsgebiet. Den Reiz der Landschaft ergänzen die romanischen Backsteinbauten von Kirche und Kloster Arendsee, sehenswert ist deren schöne Ausstattung.

Nach gerader Streckenführung kommt beim Hp Ritze von links die seit 1870 betriebene Strecke aus Stendal hinzu, und der Bf Salzwedel ist erreicht. Er liegt im Nordosten der Stadt. Sie ist ein wirtschaftliches und kulturgeschichtliches Zentrum in der nordwestlichen Altmark und wird durch die Chemieindustrie mit dem Schwefelsäure- und Superphosphatwerk, durch die Lebensmittelindustrie mit der 1892 gegründeten Zuckerfabrik, aber auch durch das in Stadtnähe geförderte Erdgas und dessen Aufbereitungsanlagen geprägt. Die mittelalterliche, von mehreren Wasserläufen durchzogene Altstadt mit reizvollen Fachwerkhäusern des 16./19. Jh., der großenteils erhaltenen Stadtmauer mit drei Toren sowie den großen gotischen Backsteinkirchen St. Marien, St. Katharinen, der Mönchs- und der Lorenzkirche trägt noch Züge der Hansezeit. Weiterhin sehenswert sind das Johann-Friedrich-Danneil-Museum für den Begründer des Dreiperiodensystems der Urgeschichte und das Memorialmuseum für die Familie Karl Marx im Geburtshaus seiner Frau Jenny.

Die zunächst westlich die Altstadt umgehende und über Dähre nach Diesdorf führende, 36 km lange Nebenbahn war wie viele andere historische Altmarkstrecken ursprünglich in 1000 mm Spurweite erbaut und begann im Bf Salzwedel Neustadt gegenüber dem Staatsbahnhof. Mit dem Umbau auf Normalspur 1927/28 verlängerte sie sich um 5 km. Die Züge fahren auch heute noch vom Südteil des Bahnhofs ab, durchqueren dann die Stadt, fahren über die Jeetze und auf einer Brücke über das Oebisfelder Gleis, ehemals ebenfalls Schmalspurstrecke, und verläuft durch fast ausschließlich agrarisches Gelände. Das Empfangsgebäude Diesdorf ist typisch für die alten Agenturstationen dieser Landschaft: Es diente als Dienst- und Wohngebäude für den Agenten der Bahngesellschaft. Im Ort Diesdorf ist die romanische Klosterkirche ein bedeutendes Baudenkmal. Östlich des Ortes befindet sich das Freilichtmuseum mit einem niedersächsischen Bauernhaus und anderen ländlichen Bauwerken.

Zug im Bahnhof Arendsee



Wittenberge–Berlin

Die Strecke zwischen Wittenberge und Berlin war, als Teil der 1846 eröffneten Berlin-Hamburger Eisenbahn, eine der ersten Eisenbahn-Fernstrecken in Deutschland. Infolge ihrer günstigen Trassierung mit nur geringfügigen Neigungswechseln und großen Bogenradien (nicht kleiner als 1250 m) diente sie in ihrer Geschichte mehrfach Schnellfahrversuchen: 1930 wurde hier der von Franz Kruckenberg entwikkelte „Schienen-Zeppelin" erprobt, 1936 erreichte der Triebzug „Fliegender Hamburger" auf dieser Strecke eine Höchstgeschwindigkeit von 205 km/h.

Nach Überqueren der Stepenitz am Ortsausgang von Wittenberge (↗ A18) führt die Strecke in ost-südöstlicher Richtung und meist auf Dämmen durch die Wiesen- und Waldgebiete der Prignitz am Rande der Elbniederung entlang und tritt nach Überqueren des Elbe-Nebenflusses Karthane in das Landschaftsschutzgebiet um Bad Wilsnack ein. Aus der Kleinstadt Bad Wilsnack ragt der große gotische Backsteinbau der Wallfahrtskirche mit schönen mittelalterlichen Bildwerken auf, die nach einem vermeintlichen Hostienwunder errichtet worden war. Inmitten der Kiefernwaldungen der Uenzer Heide gelegen, wurde Bad Wilsnack mit dem 1907 begründeten Eisenmoorbad, das nach 1945 zum Rheumabad ausgebaut wurde, ein vielbesuchter Erholungsort.

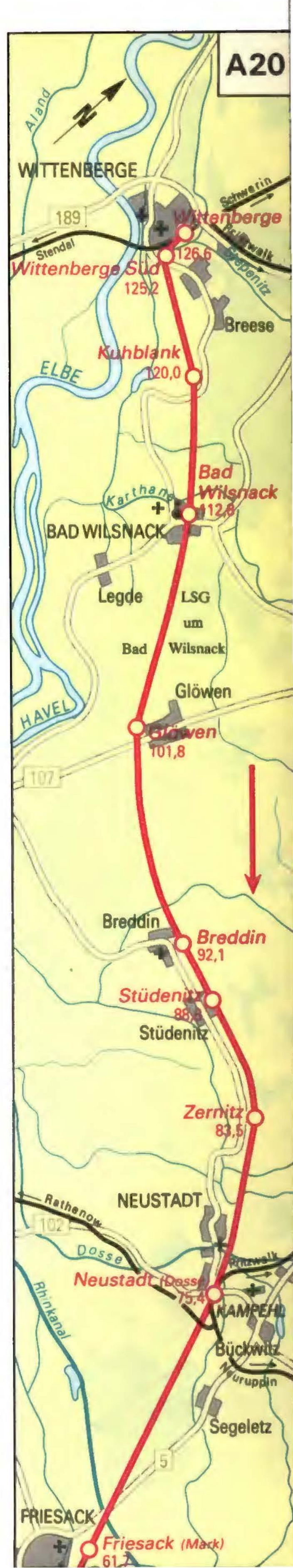
Am Bf Glöwen wird die F 107 überquert. Wie in einer Reihe von historischen Stationen der alten Berlin-Hamburger Eisenbahn beeindruckt auch in Glöwen das schöne klassizistische Empfangsgebäude. Es zeigt gleiche schlicht-edle Gestaltungs- und Dekorationselemente, wie sie auch dem gleichzeitig entstandenen Bahnhofsbau in Wittenberge eigen sind: Putzquaderung, Fenster- und Türrahmungen und Gesimse mit Mäanderschmuck. Dazu ist der typische Güterschuppen aus der Erbauungszeit der Strecke mit einem weit auskragenden Dach über der Ladebühne erhalten. Bis zum Bf Breddin durchquert die Strecke Luchlandschaft mit Weiden und feuchten Niederungen, danach flachwellige Grundmoränen, die sich bis Neustadt (Dosse) hinziehen. Der Ort ist Knotenpunkt mit den Nebenbahnstrecken in Richtung Pritzwalk (↗ a11), Neuruppin und Rathenow.

Das Empfangsgebäude des Bf Neustadt (Dosse) ist auch ein für die Berlin-Hamburger Eisenbahn typischer Bahnhofsbau und steht unter Denkmalschutz. Erbaut wurde der spätklassizistische, zweigeschossige Putzquaderbau mit typischem Risalit- und Reliefschmuck 1848. Das Stadtbild wird von der Kuppel der barocken Pfarrkirche überragt. Im Süden der Stadt liegt das Gestüt, eine weiträumige Barockanlage, durch eine Allee verbunden mit dem Hengstdepot Lindenau, gleich-



Empfangsgebäude des Bahnhofs Neustadt (Dosse)









Empfangsgebäude des Bahnhofs Paulinenaue

falls mit barocken Bauten. Neustadt (Dosse) ist Sitz der Zentralstelle für Pferdezucht in der DDR, und das Hengstdepot setzt die seit dem 18. Jh. hier betriebene brandenburgische Warmblutpferdezucht erfolgreich fort. Die jährlich stattfindenden Hengstschauen und Reittouristik bestimmen den Fremdenverkehr. Neustadt (Dosse) verfügt auch über eines der letzten historischen Gaswerke in der DDR, in dem noch nach alter Technologie aus Steinkohle in Retorteöfen Stadtgas gewonnen wird. 1889 erbaut, wird es als technisches Denkmal erhalten. Im 3 km entfernten Ort Kampehl bildet in der Dorfkirche der mumienhafte Leichnam des 1703 verstorbenen Ritters von Kahlbutz eine sagenumwobene seltsame Sehenswürdigkeit.

Bei der Weiterfahrt kreuzen nach etwa einem Kilometer abzweigende Nebenstrecken die Hauptbahn, die bis zur Kreuzung mit der F 5 durch dichten Wald weiterführt, ehe der Rhinkanal nördlich von Friesack überquert wird. Die Kleinstadt liegt zwischen wasserreichen Niederungen im Vereinigungsgebiet des Eberswalder und des Berliner Urstromtals und ist als agrarisches Zentrum Sitz einer Ingenieurschule für Landtechnik.

Die Strecke durchquert nun nacheinander zwischen Friesack und Paulinenaue das Rhinluch, das Havelländische Luch und schließlich das Nauener Luch. Früher standen diese Sumpflandschaften des Berliner Urstromtals im Frühjahr regelmäßig unter Wasser; sie wurden seit dem vorigen Jahrhundert und wieder ab 1950 durch Kanäle entwässert und dienen seither als Weideland. Vorwiegend auf Dämmen verläuft die Strecke fast schnurgerade durch die Niederungen, überquert dabei den Havelländischen Großen Hauptkanal vor Paulinenaue. Hier befindet sich das Institut für Grünland- und Moorforschung der Akademie der Landwirtschaftswissenschaften der DDR, Zentrum für Melioration und Grünlanderschließung.

Nach Verlassen des Bf Paulinenaue führt die Strecke durch das 107 ha umfassende NSG „Lindholz", das mit seinen Beständen an Hainbuchen, Stieleichen, Traubeneichen, Winterlinden und Haseln die ursprüngliche Waldvegetation des Havellandes repräsentiert.

Nauen, im zweiten Weltkrieg zum Teil beschädigt und wiederaufgebaut, wird erreicht. Hier befinden sich der Eisenbahnknoten nahe dem Berliner Außenring, das Straßenkreuz der F 5 und F 273 sowie der Autobahn. 1899 entstand in der Stadt die seinerzeit größte Zuckerfabrik Europas. Seit 1906 besteht in Nauen eine Großfunkstelle der Post: sichtbares Zeichen ist bei Perwenitz die Sendeanlage für den Kurzwellenrundfunk der DDR. Nach Überqueren des Paretz-Nauen-Kanals und des Havelkanals kreuzt nun die Autobahn Berliner Ring die Bahnlinie, und unmittelbar hinter dem Bf Brieselang mündet die Strecke über das Falkenhagener Kreuz in den Berliner Außenring (↗ A21), wobei das NSG „Bredower Forst" passiert wird. Diese „literarische" Landschaft des Havellandes wurde von Theodor Fontane in seinen „Wanderungen durch die Mark Brandenburg" beschrieben.

Berliner Außenring (Nordabschnitt)

In den nördlichen Berliner Außenring münden die Hauptstrecken von Wittenberge, Rostock, Stralsund und Kietz sowie zahlreiche Nebenstrecken. Der durchweg zweigleisige gesamte Berliner Außenring mit einer Länge von 180 km wurde 1950/56 gebaut. Er führt in etwa 30 km Entfernung vom Stadtzentrum rings um die Hauptstadt herum.

An der Einmündung der Strecke von Wittenberge (↗ A20) in den Berliner Außenring (auf der Streckenkarte unten) liegt westlich von Brieselang eines der neuen großen Eisenbahnbetriebskreuze des Ringes, das Falkenhagener Kreuz. Vom Bf Falkenhagen, der noch im Berliner Urstromtal liegt, verläuft die Strecke nordostwärts weiter und überquert den für Schiffe bis zu 1000 Tonnen befahrbaren Havelkanal. Beim Überqueren der Strecke Velten–Hennigsdorf sind rechts das Stahl- und Walzwerk „Wilhelm Florin" und das Kombinat Lokomotivbau-Elektrotechnische Werke „Hans Beimler", in dem Elektroloks hergestellt werden, zu sehen. Nach Überbrückung des Oder-Havel-Kanals führt die Strecke aus der Havelniederung in die Hochfläche des Barnim, und hinter dem Bf Hohen Neuendorf West münden die Streckengleise von Rostock und Stralsund (↗ A10) ein.

Parallel zur Fernbahn verlaufen nun auch die Gleise der S-Bahn Berlin–Oranienburg. Am Bf Bergfelde führt die F 96 über die Strecke; nördlich vom Bf Schönfließ liegt das 32 km² große LSG „Briesetal und Mühlenbecker See"; die bewaldeten Endmoränen sind Wochenend-Erholungsgebiet der Berliner. Dann kreuzen die Autobahn und die zur Schorfheide führende F 109 die Strecke. Kleingartenanlagen und die Brücke über die Panke folgen bis zum Karower Kreuz, wo die Hauptstrecke aus Stralsund über Pasewalk (↗ A3) auf den Außenring trifft. Je nach Fahrtverlauf verbleiben die Züge weiter auf dem Außenring (↗ C1) oder nehmen den Weg über den Innenring bis zum Bf Berlin-Lichtenberg. Rechts kommen das Neubaugebiet Hohenschönhausen und links die bis hierher fertiggestellte S-Bahn-Strecke und später die Gleisanlagen des Industriebf Berlin-Nordost in Hohenschönhausen in Sicht. Das seit 1977 errichtete Wohngebiet Marzahn wird durchfahren. Die S-Bahn-Strecke von Ahrensfelde (mit Fernbahnanschluß nach Bad Freienwalde) kommt zu den parallel verlaufenden S-Bahn-Gleisen aus Hohenschönhausen hinzu. Nach Vorbeifahrt am rechts liegenden Heizkraftwerk Lichtenberg folgt das Biesdorfer Kreuz. Seine Anlagen erlauben das kreuzungsfreie Ein- und Ausfahren der Züge aus verschiedenen Richtungen in den Bf Berlin-Lichtenberg. Markantes Bauwerk ist das Glas-Aluminium-Gebäude des großen Gleisbildstellwerkes. Die Zufahrtgleise zum Bf Berlin-Lichtenberg biegen scharf westwärts ab und führen am S-Bahnbetriebswerk vorbei und unmittelbar am Bahnhof unter der Lichtenberger Brücke (Frankfurter Allee), in die 1983 gestalteten Bahnhofsanlagen (↗ C1).

Zug auf dem Nordabschnitt des Berliner Außenringes







Berlin–Basdorf–Liebenwalde / Groß Schönebeck

Die Landschaft nördlich Berlins bietet ausgedehnte Erholungsgebiete um den Wandlitz-, den Liepnitz- und den Lotschesee, etwas weiter entfernt um die große Waldfläche der Schorfheide, östlich vom Werbellin- und Grimnitzsee begrenzt. In dieses traditionelle Wandergebiet führen von Berlin seit 1901 zwei Eisenbahnstrecken – sie zweigen aber erst in Basdorf nordwestwärts nach Liebenwalde und nordostwärts nach Groß Schönebeck ab. Von Anfang an hatten die Berliner einen Namen parat: „Heidekrautbahn"! Heute fahren auf den Strecken Doppelstockzüge oder auch die aus „Schienenbussen" gebildeten Triebwagenzüge.

Von Berlin-Karow (auf der Streckenkarte unten) bis Basdorf sind es 13,1 Kilometer. Die Strecke verläuft zunächst parallel zur Autobahn, ehe sie, in Höhe des Abzweiges Berlin-Pankow (↗ A21), nördlich nach Schönerlinde schwenkt. Unverkennbar ist die stadtwirtschaftliche Bedeutung des durchfahrenen Gebietes heute am Neubau der Kläranlage Nord zu sehen. Bis Basdorf führt die Strecke durch die Waldung des LSG „Kleiner Gorinsee" und die Bernauer Heide.

Der ab Basdorf 18,9 km lange Streckenabschnitt nach Liebenwalde berührt bei Zühlsdorf das LSG „Briesetal" und führt entlang der Oranienburger Heide. Am Bf Wensickendorf wird die F 273 überquert, dann folgen in nördlicher Richtung landwirtschaftlich genutzte Flächen und hinter Zehlendorf das dichte Waldgebiet der Liebenwalder Heide, die zugleich den westlichen Rand des Eberswalder Urstromtals bildet. Nach dem Hp Kreuzbruch wird zuerst der Oder-Havel-Kanal überquert und nach weiteren 3 Kilometern der im frühen 17. Jh. stillgelegte Finowkanal.

Der unter Friedrich II. 1744 erneuerte, 31,8 km lange Kanal hatte ehemals 13 Schleusen und war für Schiffe bis zu 250 Tonnen befahrbar. Mit dem Bau des Oder-Havel-Kanals 1909/11 wurde er überflüssig und ist bei Zerpenschleuse auf fast 1 km Länge zugeschüttet worden. Die Strecke endet im Bf der Kleinstadt Liebenwalde unmittelbar an der F 167. Östlich der von der klassizistischen Kirche überragten Stadt lockt die sich bis fast nach Groß Schönebeck/Schorfheide hinziehende Gewässerkette mit Beverin-, Mühlen- und Wutzsee, Kuhpanzsee, Weißen See und Treptowsee Angler, Badefreudige sowie Wassersportler an.

Der nordöstliche 24,1 km lange Streckenast führt ab Basdorf parallel der F 109 bis in die Schorfheide. Bei Wandlitz wird zunächst die F 273 überquert. Im Ort liegt, in der Grundmoräne eingebettet, der Wandlitzsee, von Wassersportlern im Sommer dicht „bevölkert". Am See befindet sich das Museum der Agraren Produktivkräfte, in dem die Entwicklung von einfachen landwirtschaftlichen Geräten bis zu den agrarischen Großmaschinen zu besichtigen ist. Am Bf Wandlitzsee liegen, unmittelbar an der F 109, das Seebad, Restaurants und die Jugendherberge. Das Empfangsgebäude aus den frühen 30er Jahren trägt mit seiner Klinkerarchitektur und dem durch Pergolen und Anbauten gestalteten Vorplatz dem Charakter des beliebten Ausflugs- und Erholungsortes Rechnung.

In Klosterfelde befinden sich ein großes Holzplattenwerk und Möbel-Fabrikationsstätten. Vom Hp Lotschesee – der gleichnamige See wurde unmittelbar vorher passiert – deutet sich mit Talsand- und Moränenflächen das breite Eberswalder Urstromtal an. Am Hp Ruhlsdorf-Zerpenschleuse kreuzen sich unmittelbar links neben der Strecke der Oder-Havel-Kanal und der hier fast einen Kilometer zugeschüttete alte Finowkanal. Weiter nördlich wird die F 167 überschritten. Der Bf Groß Schönebeck (Schorfheide), Endpunkt der Strecke, liegt östlich vom Ort in der größten Rodung der Schorfheide. Das barocke Jagdschloß wird heute von der Forstverwaltung genutzt. Gleichfalls aus der Barockzeit stammt die kleine Dorfkirche. Groß Schönebeck ist Ausgangspunkt für schöne Wanderungen west-, nord- oder ostwärts in die seen- und waldreiche Umgebung.

Müncheberg–Buckow

Von der letzten Eiszeit vor etwa 10000 Jahren geformt, zeigt die sehr unterschiedlich gestaltete Landschaft der „Märkischen Schweiz" mit ihren kleinen Hügeln und schroffen Einschnitten, in denen man zahlreiche Bäche, Pfuhle und Seen findet, eine Vielgestaltigkeit, die für das nordeuropäische Tiefland eine Besonderheit bedeutet. Drei Viertel dieser Landschaft sind mit Nadelwäldern bedeckt.

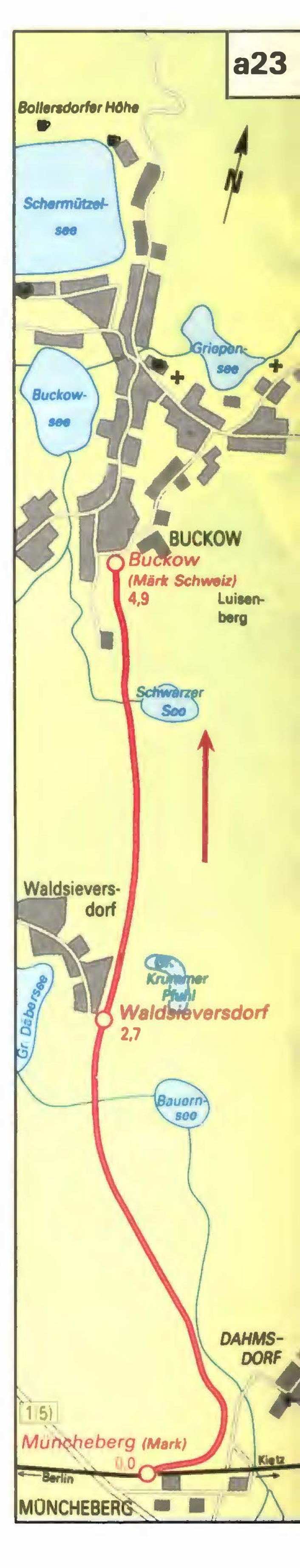
Seit 1897 verbindet die Eisenbahnstrecke die Stadt Müncheberg mit der „Perle der Märkischen Schweiz", dem in einem Seenkranz und von bewaldeten Hügeln eingebettet liegenden Ort Buckow. Die Strecke beginnt im Bf Müncheberg (Mark), der an der Hauptbahn Berlin–Kietz und fast 2 Kilometer nördlich der Stadt liegt. Müncheberg/Mark (auf der Streckenkarte unten) trägt im Stadtgebiet noch Wunden, die während des zweiten Weltkrieges geschlagen wurden. Von der Wehrmauer verblieben zwei Tortürme, der von Schinkel gestaltete Turm der Stadtkirche ist wiederaufgebaut. Die erste Eisenbahn nach Buckow hatte 750 mm Spurweite. Sie wurde 1930 auf Normalspur und elektrischen Betrieb umgestellt. Der Zug besteht heute aus einem Trieb- und einem Steuerwagen und benötigt für die 4,9 km durch das 40 km² große, von Berlinern gern besuchte Naherholungsgebiet 10 Minuten.

Vom Bf Müncheberg (Mark) bis zum 2,7 km entfernten Hp Waldsieversdorf steigt die Strecke stetig an. Die Siedlung wurde Ende des 19. Jh. durch den Sozialreformer Kindermann an Stelle des alten, 1432 in den Hussitenkriegen niedergebrannten Dorfes neu gegründet. Weithin sichtbar ist der gleichzeitig mit der neuen Siedlung erbaute Wasserturm. In der Nähe, am Großen Däbersee, liegt ein schönes Freibad. Hinter Waldsieversdorf fällt mit dem Gelände auch die Strecke wieder ab und schneidet die breite Niederung, die sich von der Eichendorfer Mühle im Nordosten an Waldsieversdorf vorbei in südwestlicher Richtung zwischem dem Großen Klobichsee und dem Schermützelsee bei Buckow/Märkische Schweiz hinzieht und „Buckower Rinne" genannt wird.

Danach steigt die Strecke erneut bis zum Bf Buckow (Märk Schweiz). Hier befinden sich die Triebwagenhalle und Werkstätten; Reste der Verladeanlagen für den inzwischen eingestellten Güterverkehr sind noch zu erkennen. Etwa 0,5 km entfernt liegt nördlich des Bahnhofs der 77 m hohe Luisenberg, von hier bietet sich ein schöner Blick auf den Ferienort Buckow/Märkische Schweiz. Sein alter Ortskern fügt sich eng um den dreieckigen Marktplatz, während sich zum Südostufer des Schermützelsees eine ausgedehnte Villensiedlung aus dem Anfang unseres Jahrhunderts – der Zeit der „Entdeckung" der Erholungslandschaft durch das Bürgertum – hinzieht. Hier steht auch unmittelbar am See das Brecht-Weigel-Haus (Gedenkstätte).

Triebwagenzug im Bahnhof Buckow (Märkische Schweiz)







Berlin–Frankfurt (Oder)

Die knapp 82 km lange Eisenbahnverbindung zwischen Berlin und Frankfurt (Oder) ist seit 1842 in Betrieb. Der erste Kopfbahnhof für diese Strecke wurde 1841 auf dem Platz des heutigen Berliner Hauptbahnhofs (Ostbahnhof) errichtet. Nach Vereinigung der Berlin-Frankfurter mit der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn „Schlesischer Bahnhof" genannt, erhielt er 1869 eine erste, 207 m lange Bahnsteighalle aus Schmiede- und Gußeisenteilen: die dem heutigen Empfangsbau zugewandte Halle. Mit dem Bau der Stadtbahn wurden 1879/80 der alte Kopfbau des Bahnhofs abgebrochen, die Gleise auf das heutige Brückenniveau um 7 m angehoben und neben der ersten die zweite Bahnsteighalle errichtet; die Stützweite beträgt wie bei der älteren 54,3 m, und die Höhe mißt 18,4 m.

Zwischen 1871 und 1877 war die Berliner Ringbahn fertiggestellt worden. Als Achse quer durch die Stadt entstand zwischen ihrem Ost- und Westpunkt die Stadtbahn, viergleisig für den Nah- und Fernverkehr angelegt. Sie verband seit 1882 den Schlesischen Bahnhof über die Hauptstationen Alexanderplatz und Friedrichstraße im Zentrum mit dem Lehrter Bahnhof und Charlottenburg. In ihrem windungsreichen Verlauf folgt sie zwischen Friedrichstraße und Jannowitzbrücke dem historischen „Königsgraben" – Teil der Festungsanlagen um das alte Berlin. Dieser war zugeschüttet und mit der steinernen Bogenarchitektur überbaut worden: die Berliner Stadtbahn wurde damit zur ersten europäischen Viaduktbahn. Sie bildet den direkten Schienenanschluß vom Hauptbahnhof zum Zentrum der Hauptstadt der DDR.

Bei Ausfahrt aus dem Hauptbahnhof sind nördlich die noch vorhandenen Gleisanlagen des ehemaligen Ost- und des Küstriner Bahnhofs gut einzusehen, sie dienen jetzt als Wriezener Bahnhof dem Güterverkehr und als Abstellgleise für Reisezüge. Südlich der Ausfahrt aus dem Hauptbahnhof befinden sich die Anlagen des Ostgüterbahnhofs. Auf der über Berlin-Köpenick bis Erkner parallel verlaufenden S-Bahn-Strecke wurde 1928 der elektrische Betrieb aufgenommen. Bis zum Bf Berlin-Karlshorst liegen beiderseits der Strecke u. a. große Industriebetriebe: Am S-Bf Warschauer Straße südlich das Berliner Glühlampenwerk, nördlich das Reichsbahnausbesserungswerk „Franz Stenzer" für Kühlwagen. Nach Verlassen des Bf Ostkreuz ist der Turm des Berliner Bremsenwerkes (Herstellung von Eisenbahnbremsen, vormals Knorr-Bremse) von 1913/14, eines der markanten historischen Industriebauwerke der Hauptstadt, zu sehen. Am S-Bf Berlin-Rummelsburg liegt südlich das Betonwerk, dahinter der Stralauer Hafen, nach links zweigen die S-Bahn- und Gütergleise zum Bf Berlin-Lichtenberg ab. Am Betriebsbahnhof Berlin-Rummelsburg führt die Fernbahn zum nördlichen Berliner Außenring (↗ A21) über die Gleise nach Frankfurt

Schloß Köpenick in Berlin





Bahnsteig auf dem Hauptbahnhof Frankfurt (Oder)

(Oder), die S-Bahn und den Bahnsteig hinweg; beiderseits der Ferngleise erstreckt sich der große Abstellbahnhof – vor allem für Reisezüge des internationalen Verkehrs. Jenseits davon das 1924/26 erbaute und nach seinem Schöpfer benannte Kraftwerk Klingenberg mit den beiden neuen Schornsteinen. Links liegt das 1961/66 geschaffene Wohngebiet „Hans-Loch-Viertel" für 5000 Einwohner.

Vom Bf Berlin-Karlshorst verkehren die meisten der „Sputnik" genannten Vorortzüge nach Potsdam und Werder (Havel); südwärts schließt sich das Gelände der Trabrennbahn an, übergehend in das Waldgebiet der Wuhlheide mit dem Pionierpark „Ernst Thälmann". Hier befindet sich auch die 6,9 km lange Strecke der Berliner Pioniereisenbahn mit 600 mm Spurweite. Kurz vor dem S-Bf Wuhlheide zweigen nach rechts die Gleise zum südlichen Abschnitt des Berliner Außenringes (↗ C1) und zum Bf Flughafen Berlin-Schönefeld ab. Die Gleise des östlichen Ringabschnittes führen auf einer Brücke über die Frankfurter Strecke.

Der Bf Berlin-Köpenick besteht seit 1864. Wie Rummelsburg war auch Berlin-Friedrichshagen ursprünglich lediglich „Haltestelle ohne Nebengleise". Jenseits des Müggelsees sieht man südlich die Müggelberge mit dem achtgeschossigen, 30 m hohen Müggelturm liegen.

Der Bf Erkner war bereit 1864 Fernbahnhof. Zahlreiche Züge nach Frankfurt (Oder) beginnen und enden heute an diesem Endpunkt der Berliner S-Bahn. Unmittelbar hinter Erkner führt die Strecke über das Flakenfließ, in der Nähe die Werke für Teerchemie. Ein- und Zweifamilienhäuser, Ende des vorigen Jahrhunderts erbaut, verleihen der Stadt Erkner ihren Siedlungscharakter. Zu empfehlen ist der Besuch in der Gerhart-Hauptmann-Gedenkstätte.

Die Strecke verläuft nach Überqueren des östlichen Abschnitts der Autobahn Berliner Ring durch das LSG „Grünau-Grünheider Wald- und Seengebiet", ein beliebtes Ausflugsziel, das sich bis kurz vor Fürstenwalde ausdehnt.

Fürstenwalde (Spree) ist Ausgangspunkt für Wanderungen in die Waldlandschaft, aber auch bedeutender Industrieort mit Chemie- und Tankanlagenbau, Reifenkombinat, Lack- und Farbenindustrie. Zugleich ist die Stadt Verkehrsknoten am Oder-Spree-Kanal mit mehreren Schleusenanlagen und Ausgangspunkt der Nebenbahn nach Beeskow (↗ B2). Nach dem zweiten Weltkrieg wiederaufgebaut, birgt die Stadt als historische Baudenkmale das giebelgeschmückte spätgotische Rathaus und die große spätgotische Backsteinhalle der Marienkirche, im Barock umgestaltet und mit hohem Turm versehen. Ab Briesen (Mark) steigt die Strecke leicht an und tritt aus der Waldlandschaft in agrarisch genutztes Gebiet ein. Mit dem Bf Frankfurt (Oder)-Rosengarten werden die Neubauten der Bezirksstadt sichtbar: nördlich das Sport- und Ausstellungsgelände, gefolgt von den Anlagen des Rangierbahnhofs. Kurz vor Kreuzung der F 87 kommt von Norden die Strecke aus Bad Freienwalde hinzu und mündet mit der Berliner Strecke in den Bf Frankfurt (Oder) ein (↗ B3).



b 2

Fürstenwalde (Spree)
FÜRSTENWALDE
Frankfurt
ODER-SPREE-KANAL
Fürstenwalde (Spree) Süd 5,7
N
Rauensche Berge ·148
Markgrafensteine
LSG
Petersdorf
Petersdorf
Bad-Saarow-Pieskow
Bad Saarow-Pieskow
Bad Saarow-Pieskow Süd 14,5
SCHARMÜTZELSEE
Wilmersdorf 18,9
Wilmersdorf
Pfaffendorf
Pfaffendorf (Mark) 20,4
Görzig 24,0
Groß Rietz 26,8
Groß Rietz
Königs Wusterhausen
Beeskow Nord 30,4
BEESKOW
Lübben
Beeskow
Grunow

Fürstenwalde (Spree)–Beeskow

Seit 1911 verbindet die Eisenbahn Fürstenwalde und Beeskow. Beide Städte liegen an der Spree und mit 43 bzw. 44 m über NN auf nahezu gleicher Höhe – Fürstenwalde (Spree) an der schmalsten Stelle des Berliner Urstromtals, Beeskow in der leicht hügeligen Diluviallandschaft der Beeskower Platte. Die Nebenbahn wurde zur industriellen Erschließung des Gebietes und für den Ausflugsverkehr in die Wald- und Seenlandschaft um beide Städte angelegt.

Vom Bf Fürstenwalde (Spree) fährt die Bahn zunächst parallel zur Hauptstrecke nach Frankfurt (Oder) (↗ B1), zweigt nach etwa 4 km südwärts ab und führt dabei über die Frankfurter Strecke und kurz darauf über den Oder-Spree-Kanal zum Bf Fürstenwalde (Spree) Süd. Parallel zur Straße nach Beeskow fahrend, folgen nacheinander die Kreuzung mit der Autobahn, die Anschlußstelle zur Kugelgraphit-Eisengießerei und die Erholungslandschaft um den Petersdorfer See. Rechts der Strecke die Rauenschen Berge, in denen die größten Findlinge im Tiefland der DDR, die „Markgrafensteine", liegen. Vom großen Stein mit einem Umfang von 23 m und 8,5 m Höhe wurde 1827 ein Stück abgesprengt und zu der 1828 vor dem Alten Museum in Berlin aufgestellten Granitschale verarbeitet. Am Bf Bad Saarow-Pieskow beginnt rings um den Scharmützelsee das Saarower Hügelland mit dem LSG „Scharmützelsee-Storkower See-Schwenower Forst" – eines der meistbesuchten Erholungsgebiete Berlins. Der interessante kleine Bahnhof mit turmartigem Mittelbau und flankierenden hölzernen Säulengängen nimmt architektonisch Bezug auf Landschaft und Baucharakter des Kurortes mit seinen Moorbädern, Chlor-Kalzium-Quelle und Einrichtungen für Trinkkuren sowie Badehäusern. Hier weilte 1922/23 Maxim Gorki als Kurgast (Gedenkstätte und Denkmal). Sehenswert ist auch die Johannes-R.-Becher-Gedenkstätte.

Nahezu drei Kilometer führt die Strecke östlich am Scharmützelsee entlang, bis zum Hp Bad Saarow-Pieskow Süd und von hier ostsüdostwärts durch das landwirtschaftlich intensiv genutzte Gebiet der Beeskower Platte. Gemeinsam mit den Strecken aus Königs Wusterhausen (↗ b5) und Lübben erreicht die Bahnlinie den Bf Beeskow. Die mittelalterliche märkische Stadt entwickelte sich an der alten Handelsstraße Leipzig–Frankfurt (Oder) und deren Spreeübergang. Erhalten blieben Abschnitte der Befestigungsanlagen und Teile der gotischen Backsteinkirche. Schöne Fachwerk- und Putzbauten prägen die Straßenbilder; von der mittelalterlichen Burg beeindruckt der mächtige backsteinerne Bergfried mit barockem Dach. 1661 ist der Bau einer Schleuse bezeugt, seither wurde der Wasserlauf der Spree zur wirtschaftlichen Erschließung des Agrarlandes genutzt und war bedeutsam für Holz- und Nahrungsgütertransporte nach Berlin.



Empfangsgebäude des Bahnhofs Bad Saarow



Frankfurt (Oder)–Eisenhüttenstadt–Cottbus

Frankfurt (Oder) hatte mit der 1842 eröffneten Verbindung von Berlin schon früh einen Eisenbahnanschluß erhalten. Ab 1845 baute die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahngesellschaft von hier aus weiterführende Strecken. Die Verbindung nach Guben besteht seit 1846, bis Cottbus wurde sie 1871 verlängert. So entwickelte sich die damalige Garnison- und Beamtenstadt rasch zu einem bedeutenden Eisenbahnknoten. An Stelle des ersten Bahnhofsgebäudes entstand 1922/24 nach umfangreichen Geländekorrekturen – bis zu 4 m Höhe Erdreich sind dabei vor dem Gleiskörper für die Gebäude- und Platzanlage abgetragen worden – der heutige Bahnhofs- und Empfangsbau. Mit seinen barockisierend-neuklassizistischen Formen ist er ein Zeugnis repräsentativen „Heimatstils" jener Epoche. Die Stadt selbst erlitt am Ende des zweiten Weltkrieges schwere Schäden. Seit 1956 werden Bauten im Stadtkern erneuert und neue Wohngebiete errichtet. Gleichzeitig ist das spätgotische Rathaus mit seinen prächtigen Backsteingiebeln und der Kunstgalerie im Inneren restauriert worden, die gotische ehemalige Garnison-, früher Franziskaner-Klosterkirche nahm die prachtvolle Konzerthalle auf. Sehenswert sind das Bezirksmuseum und die Heinrich-von-Kleist-Gedenkstätte. Die einstigen Wallanlagen hat Lenné zum Park umgestaltet.

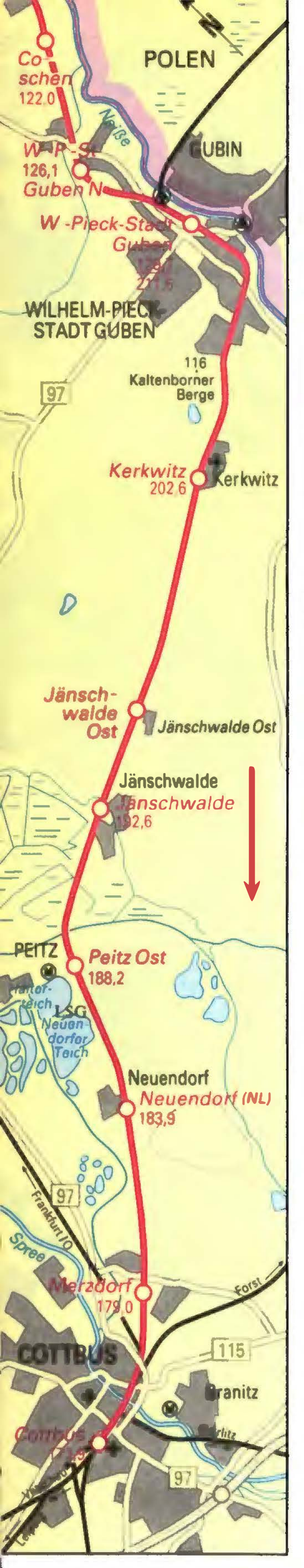
Vom Bf Frankfurt (Oder) aus verläuft die Strecke südwärts. Zunächst zweigt nach rechts die Strecke über Grunow nach Cottbus ab, dann in Richtung Osten die zweigleisige Strecke über den Grenzbahnhof Oderbrücke in die VR Polen. Unmittelbar nach Kreuzen der Autobahn folgt der Hp Frankfurt (Oder) Güldendorf, danach wendet sich der Bahnkörper dem Flußlauf der Oder zu. Bis hierher erstreckt sich das NSG „Eichwald", einziger erhaltener Hartholzauenwald im Odertal. Unmittelbar südlich schließt sich das NSG „Buschmühle" mit seinen steilen Randhängen zur Oder und charakteristischem Buchen-, Ulmen-, Eschen- und Schwarzerlen-Gehölz an. Die Strecke verläßt hier das Gebiet der Bezirksstadt und folgt parallel dem Brieskower Kanal; in Fahrtrichtung werden die hohen Schornsteine des Kraftwerkes Finkenheerd sichtbar. Wenige Kilometer westlich liegt das LSG „Brieskow-Finkenheerd" mit dem aus ehemaligen Braunkohletagebauen geschaffenen Erholungsgebiet um den Helenensee.

Nach dem Bf Finkenheerd überquert die Strecke den Brieskower Kanal und verläuft entlang der F 112. Mit dem Bf Wiesenau weiten sich die Gleisanlagen zum Werkbahnhof Ziltendorf des Eisenhüttenkombinates Ost aus, in der Ferne zeichnen sich die umfangreichen Industrieanlagen ab. Von Westen nähert sich der 1891 gebaute Oder-Spree-Kanal, mit seiner Länge von rund 84 km ist er längster Schiffahrtskanal in der DDR, und erreicht gemeinsam mit der Bahnlinie Eisenhüttenstadt. Östlich des Bf Eisenhüttenstadt liegt das heute zu Eisenhüttenstadt eingemeindete, ehemalige Städtchen Fürstenberg (Oder). Seine Bauten, vorwiegend aus dem vorigen Jahrhundert, werden von der nach Kriegsschäden wiederhergestellten gotischen Backsteinkirche überragt. Etwa einen Kilometer westlich des Bahnhofs und jenseits des Schiffahrtskanals liegt die seit 1951 für das Eisenhüttenkombinat Ost neu errichtete erste sozialistische Stadt der DDR mit fast 50000 Einwohnern. Die sechs Hochöfen des Werkes und das 1984 in Betrieb genommene neue Konverterstahlwerk prägen die Silhouette von Stadt und Umgebung.

Hinter Eisenhüttenstadt überquert die Strecke den Oder-Spree-Kanal und verläuft anschließend durch die moorige Oderniederung entlang dem westlichen Hanggebiet. Nach wenigen Kilometern wird links mit ihren gelb leuchtenden Umbauten die Klosterkirche Neuzelle sichtbar, bedeutendes sakrales Baudenkmal der Niederlausitz. In der Spätgotik errichtet, erhielten Kirche und Klosterbauten im Barock ihre prachtvolle Ausgestaltung; barock ist auch nebenan die Pfarrkirche.

Die Strecke durchzieht weiter bis zum Bf Wellmitz vorwiegend landwirtschaftlich genutztes Gebiet an der Oder. Östlich von Wellmitz die Flußmündung der Neiße in die Oder; südwärts geht es weiter entlang







Klosterkirche in Neuzelle

der Neiße. Beim Hp Wilhelm-Pieck-Stadt Guben Nord, vor und hinter dem Ort Groß Breesen, kreuzt die F 112 die Strecke; von Osten kommt die Strecke aus Gubin (VR Polen) hinzu. Das Empfangsgebäude des Bf Wilhelm-Pieck-Stadt Guben ist – wie für viele Kreuzungsbahnhöfe typisch – in Insellage errichtet. Unmittelbar an der Oder-Neiße-Grenze gelegen, wird das Profil der Industriestadt durch das Chemiefaserwerk „Herbert Warnke“ sowie traditionelle Tuch-, Hut-, Maschinen- und Lebensmittelherstellung geprägt. In den fünziger Jahren fast völlig neu aufgebaut und seither erweitert, trägt Guben seit 1961 den Namen des ersten Präsidenten der DDR. Sein Geburtshaus (Museum) steht in der Altstadt, dem heute polnischen Gubin.

Am südlichen Stadtrand zweigt südostwärts die Strecke in die VR Polen ab; und im Betriebsbf Wilhelm-Pieck-Stadt Guben Süd beginnt die Nebenstrecke nach Forst. Die zweigleisige Hauptbahn verläuft weiter südwärts in Richtung Cottbus, links das Chemiefaserkombinat, rechts das LSG „Kaltenborner Berge“. Bis Jänschwalde folgt Waldlandschaft, hier zweigen mehrere Gleise zu Braunkohletagebauen und zum großen Wärmekraftwerk ab – auffallend die 300 m hohen Schornsteine und das nahe dem Kraftwerk errichtete moderne Gebäude für das Gleisbildstellwerk. Westlich des Bf Peitz Ost erstreckt sich das Baruther Urstromtal mit den Peitzer Teichen, die nach dem Abbau von Raseneisenstein im 15./16. Jh. entstanden und zu einem bedeutenden fischwirtschaftlichen Zentrum in der DDR geworden sind. Seit dem Mittelalter bestand hier eine Burg, in deren Schutz sich die kleine Stadt Peitz entwickelte. Im 16. Jh. zur mächtigen Festung ausgebaut, wurde sie strategischer Ort und blieb auch im Dreißigjährigen Krieg unzerstört. Teile der Festung sind noch neben Bauten des 19. Jh. vorhanden. Das gleichfalls im 16. Jh. angelegte Hüttenwerk ist technisches Denkmal und historisches Museum. Bei Weiterfahrt entlang der Peitzer Teiche nähert sich die Strecke der F 97 und erreicht gemeinsam mit den Strecken aus Frankfurt (Oder) über Grunow und aus Forst/Lausitz den Bf Cottbus (↗ B4).

Berlin–Cottbus–Görlitz

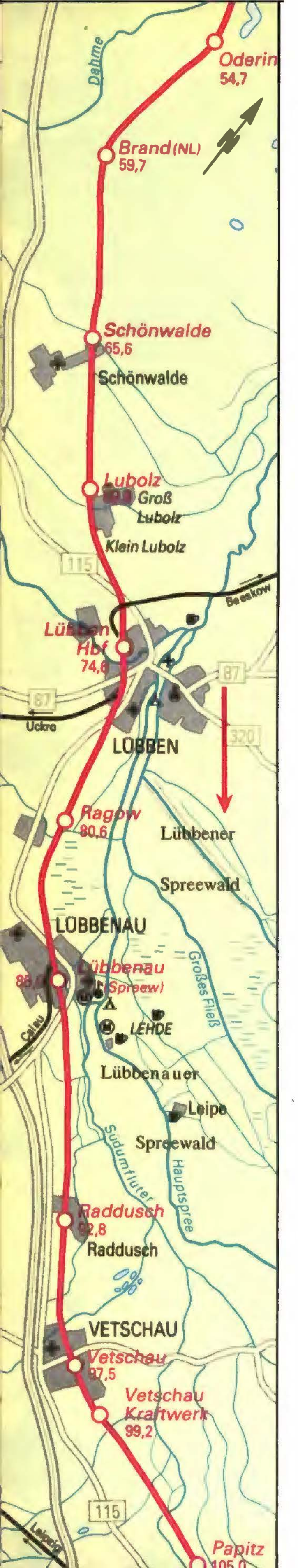


Die 208 km lange Eisenbahnstrecke Berlin–Görlitz wurde 1866/67 in Betrieb genommen. In südöstlicher Richtung führt sie aus dem Gebiet des Berliner Urstromtals entlang der Beeskower Platte in die Region des Baruther Urstromtals mit dem Spreewald und über Cottbus bis an den Nordrand des Lausitzer Berglandes.

Die meisten Züge dieser Bahnlinie beginnen im Bf Berlin-Schöneweide, der bei Eröffnung der Strecke lediglich Durchgangsstation war. Mit nur einem Fernbahnsteig versehen, wird er heute täglich von über 80 Reise- und Güterzügen frequentiert. Die anderen Gleise werden für den S-Bahn-Verkehr genutzt. Bei Ausfahrt aus dem Bahnhof sieht man rechts die Gleise zum Baustoffversorgungskombinat, links die ausgedehnten Anlagen des Abstellbahnhofs für Reisezüge und des Rangierbahnhofs liegen. Etwa 70 Prozent aller Frachten für die Versorgung der Hauptstadt werden hier behandelt. Insgesamt hat der Bf Berlin-Schöneweide einschließlich des S-Bf Betriebsbahnhof Berlin-Schöneweide eine Ausdehnung von 10 km Länge und 0,5 km Breite mit über 70 Gleisen. Am S-Bf Berlin-Adlershof liegen rechts das Gelände des Fernsehens der DDR und der Studiotechnik Fernsehen der Deutschen Post und anschließend der dem Kohleumschlag dienende Güterbf Adlershof. Über die Gleise und das parallel verlaufende Adlergestell führt die 1965 im Zusammenhang mit dem Neubau der Verbindungskurve Berliner Außenring/Wendenheide–Rangierbf Berlin-Schöneweide errichtete Eisenbahnbrücke. Die engen Platzverhältnisse erzwangen den gekrümmten Überbau mit dem knappen Halbmesser von 275 m. Die voll geschweißte Stahlbrücke paßt sich dem Gleisbogen ein und ist mit ihren einstieligen Rundstützen eine ästhetisch ausgewogene Konstruktion.

Neben der S-Bahn verlaufend, berührt die Strecke das Grünauer Kreuz – weithin sichtbar ist hier das große Zentralstellwerk – und unterfährt die Gleise des Berliner Außenringes. In der Nähe des S-Bf Berlin-Grünau liegt links das S-Bahn-Betriebswerk, rechts das Institut für Schienenfahrzeuge des Kombinats Schienenfahrzeugbau. Kurz vor dem Bf Eichwalde wird das Berliner Stadtgebiet verlassen, und es folgt, westlich von Wildau, das Werkgelände des VEB Schwermaschinenbau „Heinrich Rau" – bis 1945 Firma Schwartzkopff, wo u. a. Dampflokomotiven gebaut wurden. Südlich Wildaus überquert die Autobahn auf hoher Brücke das Dahmetal und die Strecke. Rechts auf dem „Funkerberg" die Sendemasten des Funkamtes der Deutschen Post für Lang- und Mittelwelle des Senders „Stimme der DDR" – im Dezember 1920 wurde von hier die erste deutsche Rundfunksendung ausgestrahlt. Die Strecke überquert den Nottekanal, links kurz sichtbar der Hafen von König Wusterhausen. Gleichfalls links kommt die Nebenbahn von Beeskow hinzu (↗ b5) und führt ebenfalls in den Bahnhof, wo zugleich die elektrisch betriebene S-Bahn endet.

„Kawe" – wie man in Berlin sagt – ist Ausgangspunkt zur Erschließung der seen- und waldreichen Umgebung. Im Renaissance-Jagdschloß inmitten der Stadt ist heute der Rat des Kreises. Am Südende des Bahnhofs zweigt ein nur dem Güterverkehr dienendes Gleis nach Zossen über Mittenwalde ab. Es beginnt das LSG „Teupitz-Köriser Seengebiet", geprägt durch die weiten Talsandflächen mit welligen Grundmoränenplatten, eiszeitliche Rinnentäler und nacheiszeitliche Niederungen sowie mit den Haltepunkten Zeesen und Bestensee. Die Bahnstrecke führt nahe der Autobahn über die enge Verbindung zwischen Schulzen- und Zemminsee, wo der Bf Teupitz-Groß Köris liegt. Nach Durchfahren des Bf Halbe wird die Dahme überquert, und bis Schönwalde verlaufen die Gleise durch Wald, danach durch Agrarflächen. Hinter dem Hp Lubolz, an der Kreuzung der F 115, führt von Osten kommend die Nebenbahn aus Beeskow über die Strecke hinweg und mündet gemeinsam mit dieser in den Hbf Lübben. An einem schmalen Spreeübergang, schon in frühmittelalterlicher Zeit ein wichtiger Platz, entstand die kleine Stadt, die Eisenbahn- und Straßenknotenpunkt wurde und heute Touristenzentrum am Nordende des Oberspreewaldes ist. Sehenswert sind das Renaissanceschloß, das ba-



rocke ehemalige Ständehaus und die spätgotische Kirche mit interessanter Ausstattung. Nach Verlassen des Hbf Lübben kreuzt die Bahnlinie die F 87, und nach rechts zweigt die Nebenbahn in Richtung Falkenberg (↗ b6) ab. Die Strecke führt nun zwischen der F 115 und der Hauptspree über Ragow (rechts liegt das Umspannwerk für Großkraftwerke) bis zum 11 km entfernten Bf Lübbenau (Spreewald).

Lübbenau/Spreewald – Industrieort mit Braunkohlekraftwerken und Verarbeitungsbetrieben für Spreewälder Gemüse – ist mit jährlich bis zu 1,2 Millionen Besuchern Zentrum des Spreewaldtourismus; den Hauptanziehungspunkt bildet in der Altstadt der Spreewaldhafen für Kahnfahrten. Sehenswert sind der klassizistische Schloßbau und die Orangerie sowie die barocke Kirche und der gleichfalls barocke Fachwerkbau der ehemaligen Kanzlei. Im Spreewaldmuseum findet der Eisenbahninteressent eine Abteilung zur Geschichte der von 1886 bis 1970 betriebenen 1000-mm-Schmalspur-Spreewaldbahn, die zwischen Lübben und Cottbus verkehrte, mit Dokumenten in Bild und Text sowie der Schmalspurdampflokomotive 99 5703 und einem Personenwagen. Etwa einen Kilometer Fußweg entfernt befindet sich das Freilandmuseum Lehde mit Spreewälder Blockhöfen (volkskundliche Sammlung). Südlich der Altstadt die neue Wohnstadt für die Beschäftigten des Großkraftwerkes Lübbenau, das 1300 Megawatt liefert.

Nach einer 14 km langen Fahrt fällt links der Strecke das Großkraftwerk Vetschau (Leistung 1200 MW) mit seinen mächtigen Schloten auf. Brennstoff für beide Werke wird aus den südwestlich gelegenen Tagebauen auf separatem (nicht zur Deutschen Reichsbahn gehörendem) Schienennetz für Braunkohlezüge geliefert. Vorbei an der Teichlandschaft südlich der Strecke wird die F 115 gekreuzt. Von rechts kommen die Strecken aus Leipzig (↗ B8), die über die Berliner Strecke hinweggeführt wird, und aus Senftenberg (↗ B7) an die Bahnlinie heran und künden den Bf Cottbus an. In seinem Vorfeld liegen links das Bahnbetriebswerk und das Reichsbahnausbesserungswerk „Hermann Matern" für Dieselloks.

Cottbus ist wichtiger Eisenbahnknoten: Der Ende des zweiten Weltkrieges zerstörte Inselbahnhof wurde umgestaltet und erhielt 1978 sein neues Empfangsgebäude. Täglich benutzen etwa 30 000 Reisende die über 200 Reisezüge, die den Bf Cottbus berühren. Eine 2,1 km lange Pioniereisenbahn mit 600 mm Spurweite verkehrt im Stadtpark Cottbus; hier ist eine Dampflokomotive der ehemaligen Muskauer Waldeisenbahn eingesetzt. Die Stadt wurde im 17. Jh. durch mehrere Brände zerstört; danach erbaute Straßenzüge und der historische Markt prägen heute die Altstadt, in der die Tuchmacherei vorherrschendes Gewerbe war. Die spätgotischen Backsteinbauten der Oberkirche, der Wendischen Kirche und eines Teils der Stadtmauer sowie die barocke Schloßkirche sind als Baudenkmale ebenso bemerkenswert wie das Stadttheater mit seiner Jugendstilarchitektur und Ausstattung. Dazwischen die seit 1968 errichtete neue Architektur- und Grünachse des Zentrums mit Warenhaus, Wohnbauten, Stadthalle und Hotel „Lausitz". Im Süden erstrecken sich neue Wohngebiete, im sich anschließenden Branitz der Mitte des vorigen Jahrhunderts vom Fürsten Pückler-Muskau angelegte Landschaftspark mit Gedenkstätte im Schloß für den in Cottbus geborenen romantisch-realistischen Maler Carl Blechen.

Seit 1867 ist die Strecke zwischen Cottbus und Görlitz in Betrieb. Sie verläßt Cottbus südostwärts, in scharfem Bogen von den Strecken nach Frankfurt (Oder) über Eisenhüttenstadt (↗ B3) und über Grunow sowie Forst/Lausitz abschwenkend. Nach Unterqueren der Autobahn verläuft die Hauptbahn im Spreetal. Westlich vom Bf Bagenz befindet sich das Speicherbecken Spremberg mit 43 Mill. m³ Wasserinhalt; es dient zur Regulierung des Wasserhaushaltes im LSG „Spreewald" und liefert als Hochwasser-Rückhaltebecken das Brauchwasser für die Großkraftwerke Lübbenau und Vetschau. Mit seiner 961 ha großen Fläche ist es außerdem vielbesuchtes Naherholungsgebiet mit Badestrand, Camping- und Wassersportmöglichkeiten.

Spremberg, im breiten Durchbruchstal der Spree durch den „Niederlausitzer Grenzwall" gelegen, wird erreicht. In der Stadt sind das schlicht barocke Schloß und die im Ursprung spätgotische Backstein-



Schmalspurdampflokomotive 99 5703 der Spreewaldbahn im Spreewaldmuseum Lübbenau

kirche historische Zeugnisse. Nach Kreuzen der F 156 werden westlich der Strecke, im Stadtteil Trattendorf, die Schornsteine des Wärmekraftwerkes „Artur Becker" sowie in der Ferne die Industrieanlagen des Braunkohlekombinates „Schwarze Pumpe", größter Betrieb im Bezirk Cottbus für hochentwickelte Braunkohleveredelung, sichtbar. Eines der Hauptprodukte ist Stadtgas, welches über ein weites Verbundleitungsnetz über 50 Prozent des DDR-Bedarfs deckt.

Links der Strecke liegt nun Graustein, wo vor wenigen Jahren der Aufschluß neuer Kupfererzlagerstätten begann. Hier zweigt südwärts die Strecke nach Bautzen ab. Bei der Weiterfahrt über Schleife mündet, schon im Stadtgebiet von Weißwassser, von Norden her die Nebenstrecke aus Forst/Lausitz ein. Die Stadt, eingebettet in die Diluviallandschaft der nördlichen Oberlausitz, ist ein Zentrum der Glasindustrie in der DDR mit dem Kombinat Lausitzer Glas. In Weißwasser wohnen viele Beschäftigte des südlich gelegenen Großkraftwerkes sowie der umliegenden Braunkohletagebaue. Nördlich erstreckt sich eine reizvolle Landschaft bis hin nach Bad Muskau, deren Erschließung auf Ideen des Fürsten Pückler-Muskau in der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts zurückgeht. Er ließ den zu den bedeutenden gartenkünstlerischen Denkmalen zählenden Landschaftspark Muskau anlegen. Ihm schließt sich der aus der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts stammende Schloßpark Kromlau mit botanischen Seltenheiten an. In Weißwasser entstand zusammen mit Pücklers Landschaftsgestaltung der Umbau des Jagdschlosses aus dem 17. Jh.

Vom Bf Weißwasser (Oberlausitz) führt die Strecke nach Kreuzen der F 156 bis Rietschen durch die Waldlandschaft der Lausitzer Heide und tritt ins Flußtal des Weißen Schöps ein. Am Bf Horka fallen die Gleisverbindungen des Eisenbahnknotens mit der Strecke aus Richtung Hoyerswerda auf, westlich, 5 km weit entfernt, liegt an dieser Strecke die Kreisstadt Niesky mit einem großen Waggonbaubetrieb. Die restlichen 20 Kilometer bis Görlitz verläuft die Strecke durch die nordöstlichen Abschnitte des Lausitzer Berglandes. Noch vor der Stadt mündet von Westen her die kurze Stichbahn aus Königshain-Hochstein ein, es folgen die ausgedehnten Gleisanlagen des Instituts





für Eisenbahnwesen in Schlauroth und die Einfädelung der Strecke aus Dresden (↗ F17). Schließlich ist der Bahnhof der vielbesuchten Stadt an der Grenze zur VR Polen erreicht.

Das in sachlich-klassischen Bauformen errichtete Empfangsgebäude des Bf Görlitz bildet gemeinsam mit Verwaltungsgebäuden der Deutschen Reichsbahn und dem Hauptpostamt sowie weiteren Bauten um den Bahnhofsplatz ein repräsentatives Ensemble. Der mit 32 Bögen über das Neißetal führende, 475 m lange und 35 m hohe, 1844/47 erbaute Eisenbahnviadukt nach Zgorzelec (VR Polen) ist ein hervorragendes Baudenkmal. Eisenbahninteressierten wird ein Besuch der auf einem 800 m langen Rundkurs verkehrenden Pioniereisenbahn mit 600 mm Spurweite empfohlen. Auf ihr wird eine Nachbildung der Lokomotive „ADLER", im Maßstab 1 : 3 gebaut, betrieben. Das wirtschaftliche Profil von Görlitz bestimmen heute Industriebetriebe, allen voran der Waggonbau, dessen Ursprung auf das Jahr 1830 zurückgeht. Hier entstehen neben anderen Fahrzeugen Speise- und Doppelstockwagen für die Deutsche Reichsbahn und für den Export. Maschinenbau, optische Industrie, elektronische Fertigung und Textilverarbeitung bilden weitere Industriezweige.

Im 12. Jh. war Görlitz als Handelsplatz an der Kreuzung frühmittelalterlicher Handelsstraßen entstanden. Seit dem 14. Jh. wuchs es zu einer bedeutenden Stadt, nicht nur der Oberlausitz, heran. Von der Tuchhändler- und Handelstätigkeit im 16. und frühen 17. Jh. künden die vielen großartigen spätgotischen und Renaissance-Häuser des historischen Stadtkerns, der in seiner Geschlossenheit ein Baudenkmal von besonderem Rang ist. Die Kirchen – voran die große spätgotische Peter- und Paulskirche mit den stadtbildbestimmenden beiden Turmhelmen aus dem 19. Jh. –, das prächtige Rathaus und die Ensembles um den Untermarkt und die Neißstraße sind zum großen Teil restauriert. Am Rathaus Freitreppe mit Renaissancebildwerken und der Justitiasäule von 1591, auf dem Untermarkt der barocke Neptunbrunnen. Im Kaisertrutz – erhaltenes Bollwerk der einstigen Stadtbefestigung – befinden sich heute Museum und Kunstsammlung der Stadt, deren Bestände wie die der Oberlausitzer Bibliothek der Wissenschaften im Renaissancehaus Neißstraße 30 besonders sehenswert sind. Die Stadthalle im Park an der Neiße entstand 1912 als großstädtischer Festsaalbau in nachjugendstiligen Formen. Eine Wanderung zur Landeskrone mit Berggaststätte, südwestlich der Stadt gelegen, wird durch einen weiten Blick in die Oberlausitzer Landschaft belohnt.

Empfangsgebäude des Bahnhofs Görlitz, eingeweiht 1916



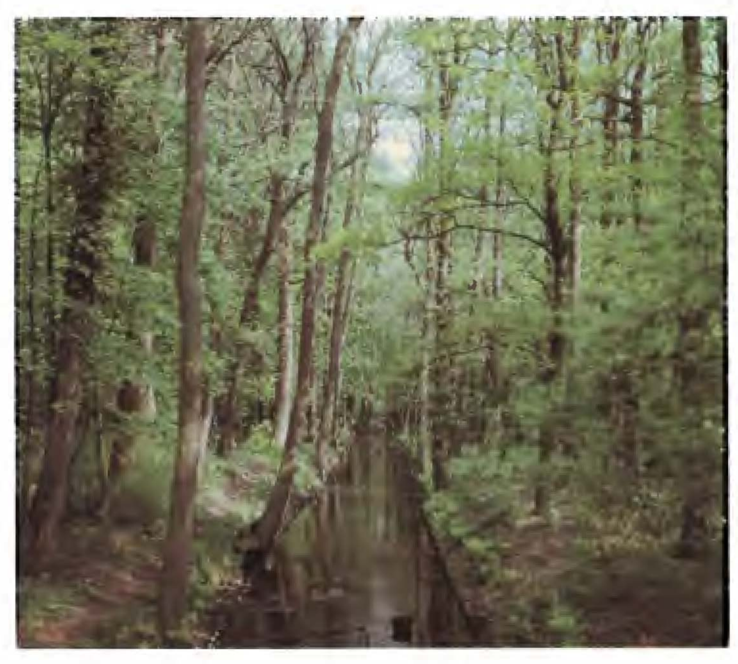
Königs Wusterhausen–Beeskow

Vom Bf Königs Wusterhausen, an der Hauptbahn Berlin–Cottbus–Görlitz (↗ B4) und Endpunkt der elektrifizierten Berliner S-Bahn, besteht seit 1898 eine Eisenbahnverbindung mit Beeskow. Die Nebenbahn diente von Anfang an dem Güter- und in den Sommermonaten dem Urlauber- und Ausflugsverkehr, durch die Entwicklung von Industrie und Erholungswesen hat er sich noch beträchtlich erweitert.

Nachdem die Strecke den Bahnhof nordwärts verläßt, biegt sie vor dem Nottekanal ostwärts ab, umfährt den Ortsteil Neue Mühle und verläuft am Binnenhafen Königs Wusterhausen entlang, parallel zum Kanal, überquert die Dahme und erreicht den Hp Niederlehme. Sein aus Klinkern errichtetes Empfangsgebäude von 1898 stellt den Grundtyp für fast sämtliche Bahnhofsgebäude an dieser Strecke dar; einige erhielten um 1930 Vorbauten für die Bedienungseinrichtungen der Sicherungsanlagen an der Bahnsteigseite.

Zernsdorf und Kablow sind beliebte Ausflugsorte in der waldreichen Seenlandschaft. Zwischen beiden Orten führt die Strecke über den Zernsdorfer Lankensee, danach durch landwirtschaftliches Gebiet. Nach Überqueren des Storkower Kanals und der F 246 folgt der Bf Storkow (Mark). Die Stadt zählt zu den ältesten Orten der Mark Brandenburg und ist durch ihre schöne Umgebung ein vielbesuchtes Ausflugsziel. Eingebettet zwischen Seen und Wäldern liegt der Hp Hubertushöhe. Das Jagdschloß ist heute Ausbildungsstätte für Ingenieure der Binnenfischerei. Parallel zur F 246 verläuft die Strecke durch das LSG „Scharmützelsee-Storkower See-Schwenower Forst" bis zum Bf Scharmützelsee, der unmittelbar am Südzipfel des 10 km langen, größten märkischen Sees liegt. Im nahen Wendisch Rietz entstanden 1966/67 ein Jugenderholungs- und ein Touristikzentrum. Über zwei Brücken, nahe der Schleuse zu den Glubigseen und über die F 246, verläuft die Strecke weiter durch Wälder und über den in moorigem Grund stehenden „Viadukt", der nach Kriegszerstörung wieder aufgebaut wurde, bis zum Bf Lindenberg-Glienicke. In Lindenberg befindet sich das Aeronautische Zentrum der DDR. Durch das LSG „Beeskower Platte" und dann gemeinsam mit den Nebenbahnen aus Lübben und Fürstenwalde (↗ b2) wird der Bf Beeskow erreicht. Die drei Strecken besaßen früher eigene Endstationen, sie lagen auf dem heutigen Bahnhofsgelände.

Fließ im Ortsteil Neue Mühle nahe der Bahnlinie







Lübben–Falkenberg (Elster)

Die 73 km lange Eisenbahnverbindung von Lübben/Spreewald über Luckau und Uckro nach Falkenberg (Elster) wurde 1897/98 von der Niederlausitzer Eisenbahn erbaut und in Betrieb genommen. Sie führt vom Spreewald durch die nördliche Niederlausitz in das Elbe-Elster-Urstromtal und durch weite landwirtschaftlich geprägte Gebiete. Im Bf Falkenberg (Elster) findet sie Anschluß an mehrere Hauptstrecken. Heute beginnen die Personenzüge teils in Beeskow und fahren über den Hp Lübben bis Luckau, teils beginnen sie im Hbf Lübben und verlaufen bis Falkenberg (Elster). Die Entfernung zwischen dem Hbf Lübben und dem Hp Lübben beträgt etwa 400 m. Die Kilometrierung der Strecke beginnt im Bf Falkenberg (Elster) und zählt über Lübben bis zum Bf Beeskow.

Vom Hbf Lübben aus verläßt die Bahnlinie, nach Überqueren des Flüßchens Berste und der F 87, Lübben in weitem Bogen südwestwärts und verläuft durch Wald- und Wiesenlandschaft. Die Autobahn wird nahe dem Hp Duben (Niederlausitz) gekreuzt. Auf einer Hochfläche geht es bis Luckau, im Westen und Süden vom Niederlausitzer Landrücken umgrenzt. Luckau war im Mittelalter Hauptstadt der Niederlausitz, büßte aber diese Stellung an der historischen Hauptstraße Leipzig–Frankfurt (Oder) im 19. Jh. ein, denn die Haupteisenbahnen wurden östlich etwa 20 km und westlich knapp 10 km weit vorbeigeführt. So hat sich hier viel Historisches bewahrt: Rings um die mittelalterliche Stadtanlage die fast vollständige Backsteinmauer, davor das Grabengelände. Sehenswert die große gotische Backsteinhalle der Stadtkirche vor allem wegen ihrer prächtigen Ausstattung. Die einstige Georgskapelle am Markt ist heute Festsaal, hoch überragt vom mächtigen „Hausmannsturm"; rings um den Platz schöne frühbarocke Bürgerhäuser mit reichen Stuckdekorationen. Das Denkmal für Karl Liebknecht erinnert an seine Haft in Luckau.

Nach kurzer Fahrt fädelt sich die Strecke in einem Bogen, nach Kreuzen der F 102, in den Bf Uckro ein, der an der Strecke Berlin–Dresden (↗ B10) liegt. Danach zweigt sie ostwärts ab, und führt über die Berlin–Dresdner Strecke hinweg. Am Hp Langengrassau und in Wüstermarke kreuzt sie die F 87 und folgt dieser Straße in langen Geraden, dabei beträchtliche Neigungen bewältigend, durch dichte Kiefernwaldungen bis Schlieben.

Hinter der kleinen Agrarstadt wird die F 87 erneut gekreuzt, und die Trasse verläuft nun südlich der Straße. In der Ferne wird das 66 m hohe Kraftfuttermischwerk von Herzberg (Elster) sichtbar. Nach Kreuzen der F 101 sowie der Schwarzen Elster ist der Bf Herzberg (Elster) Stadt, am südlichen Stadtrand, erreicht. Die Herzberger bezeichnen ihn als „Stadtbahnhof" – zur Unterscheidung von dem an der Hauptstrecke Jüterbog–Falkenberg (Elster), aber westlich außerhalb des Ortes liegenden Bf Herzberg (Elster) West. In der Agrar- und Industriestadt stammen viele Häuser aus dem 19. Jh., die Stadtkirche, ein spätgotischer Backsteinbau, birgt eine interessante Ausmalung aus der Spätgotik und eine schöne Ausstattung; das Rathaus entstammt der Spätrenaissancezeit.

Von Herzberg aus verläuft die Strecke südwärts entlang der Schwarzen Elster und erreicht die Stadt Falkenberg. Am Hp Falkenberg (Elster) Nord beginnen zahlreiche Gleisverzweigungen und weisen auf das Zusammentreffen der Hauptbahnstrecken Cottbus–Halle/Leipzig, Dessau–Lutherstadt Wittenberg–Hoyerswerda–Görlitz und Berlin–Jüterbog–Riesa–Karl-Marx-Stadt hin.

Das gänzlich von der Eisenbahn und ihren Betriebseinrichtungen geprägte Falkenberg ist als „Eisenbahnerstadt" bekannt und trägt nach Verleihung des Stadtrechts 1962 im Wappen Ähren, einen Hochspannungsmast und das Flügelrad, Symbol der Eisenbahn. Seiner Anlage nach ist der Bf Falkenberg (Elster) ein Kreuzungsbahnhof, an seinem Südende führt zusammen mit den ebenfalls ausgedehnten Rangieranlagen die Strecke Cottbus–Leipzig/Halle (↗ B8) an die nordsüdwärts verlaufenden beiden Hauptstrecken heran und auf einem Brückenbauwerk über sie hinweg.

Cottbus–Großenhain

Nachdem 1867 die Strecke Berlin–Cottbus fertiggestellt war, konnte drei Jahre später mit der 80 km langen Eisenbahn von Cottbus nach Großenhain eine günstige Verkehrsverbindung zwischen den preußischen und sächsischen Eisenbahnen geschaffen werden. Großenhain, schon Mitte des vorigen Jahrhunderts durch Woll- und Seidenmanufaktur, Kattundruckerei und Tuchfabrikation sowie Maschinenbau industrialisiert, hatte 1862 lediglich ein Anschlußgleis nach Priestewitz an der Leipzig-Dresdner Eisenbahn erhalten. Die heute zwischen Cottbus und Ruhland zweigleisig ausgebaute Strecke führt quer durch das Niederlausitzer Braunkohlerevier und hat als Transportweg für Rohstoffe und Produkte der hier konzentrierten kohleveredelnden Industrie sowie der Erzeugnisse der Aluminium- und Baumaterialienfertigung und des Schwermaschinenbaues in Lauchhammer erhebliche wirtschaftiche Bedeutung.

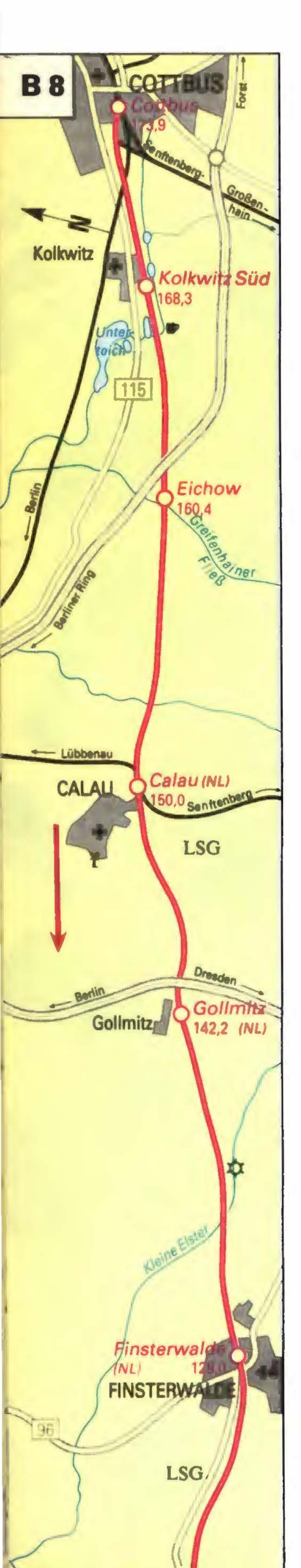
Von Cottbus (↗ B4) verläuft die Strecke südwestwärts, kreuzt die Autobahn und führt nahezu parallel zur F 169 durch die obere Niederlausitz. Am Bf Drebkau wird die Fernverkehrsstraße erneut gekreuzt und ist nun auf der anderen Seite der Bahnlinie zu sehen. Bei Neupetershain beginnen die Braunkohletagebaue: Welzow-Süd allein liefert etwa ein Zehntel der gesamten DDR-Förderung an Rohbraunkohle. Seit 1835 wird hier das „schwarze Gold" abgebaut. Kurz hinter dem Hp Bahnsdorf zweigt nach links die nur dem Güterverkehr dienende Strecke nach Schwarze Pumpe und weiter nach Spreewitz ab, hier beherrschen die Kohlezüge das Bild des Eisenbahnbetriebes. Am Hp Sedlitz Ost kommt von Norden die zweigleisige Strecke aus Großräschen hinzu und fädelt sich in den Bf Senftenberg ein. Er ist der größte und leistungsfähigste Güterbahnhof im Bezirk Cottbus. Zahlreiche Stellwerksneubauten zeugen vom Ausbau der Gleis- und Sicherungsanlagen.

Das Braunkohlekombinat, ein Betrieb für den Bau von Rationalisierungsmitteln und die Lebensmittelindustrie bestimmen das Profil von Senftenberg. Aus dessen Geschichte berichten das Renaissanceschloß, aus der mittelalterlichen Burgfestung hervorgegangen und heute Museum mit einer interessanten Ausstellung zur Entwicklung des Kohlebergbaues, und in anderer Bauform die spätgotische Stadtkirche. Südlich der Stadt befindet sich das 1200 ha große Speicherbecken Niemtsch mit einem Wasserinhalt von 12,7 Millionen Kubikmetern. Dieses Naherholungszentrum des Bezirks Cottbus entstand durch Rekultivierung des Tagebaues Niemtsch.

Im Bf Brieske zweigt links die Strecke nach Hoyerswerda ab. In der Ferne werden auf der rechten Seite der Bahnlinie die Betriebsanlagen des Braunkohle-Synthese-Werkes Schwarzheide sichtbar. Die kleine, vom barocken Kirchturm überragte Stadt Ruhland, an der Schwarzen Elster liegend, wird erreicht. In dem Städtchen, Knotenpunkt der Eisenbahnstrecken Cottbus–Dresden und Görlitz–Dessau, wohnen vor allem Arbeiter der Braunkohleindustrie. Am südlichen Stadtrand zweigt die Strecke nach Dessau ab, die durch die wenige Kilometer westwärts entfernt liegende Schwermaschinenbaustadt Lauchhammer führt. Von hier bis südlich von Ortrand verläuft die Strecke dicht an der Autobahn entlang. Kurz vor Erreichen des Bf Ortrand wird die Pulsnitz überquert, das Städtchen Ortrand ist von einer barocken Kirche überragt. Wenige Kilometer später kreuzt die Autobahn die Bahnlinie.

In weitem Bogen westwärts schwenkend, verläuft die Strecke dann durch vorwiegend landwirtschaftlich genutztes Gebiet, passiert die F 101 und endet im Großenhainer „Cottbuser" Bahnhof, nahe der Stadtmitte. Von der Berlin-Dresdner Strecke, die in Großenhain einen eigenen Bahnhof (↗ B10) hat – er liegt etwa 800 m westlich –, fädelt sich ebenfalls von Norden her ein Verbindungsgleis in diesen Bahnhof ein. Beide Großenhainer Bahnhofsanlagen gehen im wesentlichen noch auf den historischen Bestand aus der Erbauungszeit der Strekken zurück. Die Empfangsgebäude zeigen den für sächsische Bahnhofsarchitektur charakteristischen Stil.





Cottbus–Falkenberg (Elster)–Leipzig

Die heutige, 149,2 km lange Eisenbahnverbindung Cottbus–Leipzig wurde 1871/72 zwischen Cottbus und Eilenburg als Teilstrecke der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn in Betrieb genommen. Der Abschnitt Leipzig–Eilenburg kam erst 1874 hinzu. Die Strecke hat große Bedeutung im Reise- und Güterverkehr der DDR. Landschaftlich führt sie durch die Niederlausitz und das Elbe-Elster-Urstromtal in die Leipziger Tieflandsbucht.

Die Bahntrasse verläuft von Cottbus (↗ B4) aus in westliche Richtung, überquert am Bahnhofsende die zweigleisige Hauptbahnstrecke nach Senftenberg–Großenhain (↗ B7) und gleich darauf die in Richtung Berlin (↗ B4). Rechts der Blockstelle Glinzig liegen an der F 115 große Teiche, die ein beliebtes Naherholungsgebiet sind. Kurz darauf führt die Autobahn über die Strecke hinweg. Die Fahrt geht durch das Niederlausitzer Braukohlerevier, bis nach einer 24 km langen Fahrt der Bf Calau (Niederlausitz), südöstlich der Stadt in einem Waldstück gelegen, erreicht wird. Vorher mündet die Strecke aus Lübbenau/Spreewald ein, und nach Verlassen des Bahnhofs zweigt südwärts die Strecke nach Senftenberg ab. Calau hat seinen historischen Grundriß mit dem angerartigen Straßenmarkt bewahrt. Nahe der Stadt der 1958 errichtete und 95 m hohe Fernsehsendemast.

Weiter geht es in südwestliche Richtung durch Waldlandschaft, zunächst durch das LSG „Calau-Altdöbern". Die Autobahn wird unterquert, und wiederum folgen, bis Finsterwalde, ausgedehnte Forsten. Der Bf Finsterwalde (Niederlausitz) liegt inmitten der Bergarbeiterstadt. Die beiden, nur dem Güterverkehr dienenden Strecken nach den Ladestellen Annahütte und Crinitz (Niederlausitz) zweigen hier ab. Der umfangreiche Schloßbau im Süden der Stadt entstand in seinen Hauptteilen während der Renaissancezeit, das barocke Rathaus und die spätgotische Kirche mit ihrer Ausstattung sind ebenfalls bemerkenswert. Vorbei am Betriebsbf Hennersdorf, wo keine Reisezüge halten, geht die Fahrt weiter durch Waldgebiete.

Die Industriestadt Doberlug-Kirchhain liegt an der Kleinen Elster. Der Turmbahnhof ist als Eisenbahnknoten der Strecke Berlin–Dresden (↗ B10) und Cottbus–Leipzig/Halle vorwiegend Umsteigestation im Reiseverkehr. Südlich der Cottbus-Leipziger Strecke liegt Doberlug, in der Barockzeit geplant und mit 60 m breiter Straßenachse neben dem romanischen Kloster Doberlug angelegt, dessen Backsteinkirche mit ihrer Ausstattung zu den interessantesten mittelalterlichen Baudenkmalen im Bezirk Cottbus gehört. In der Stadt stehen neben dem Schloß aus der Zeit des Frühbarocks (nicht zugänglich) historische Bürgerhäuser. In Kirchhain – nördlich der Bahnstrecke – lohnen die spätgotische Backsteinkirche und das Weißgerbermuseum mit einer Ausstellung zur Geschichte des Gerberhandwerks einen Besuch. 1950 wurden beide Städte unter gemeinsame Verwaltung gestellt und tragen seither den Doppelnamen.

Bahnhof Falkenberg (Elster)

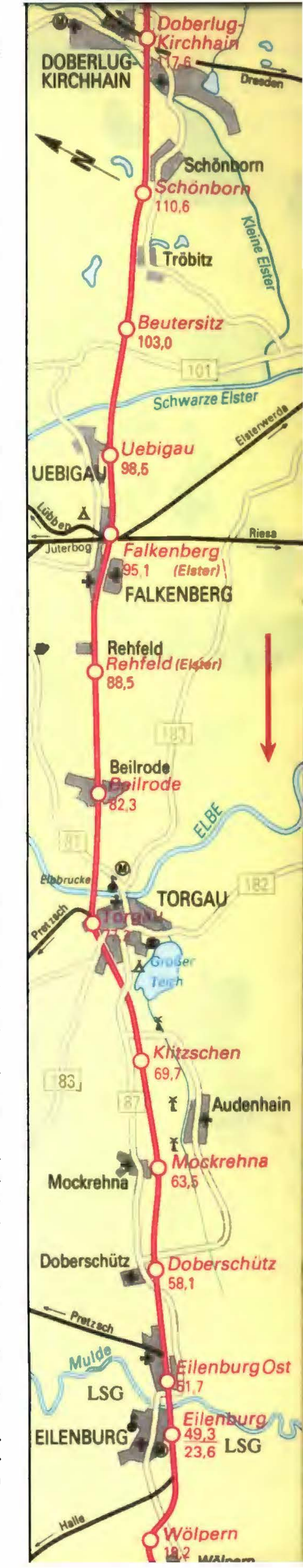


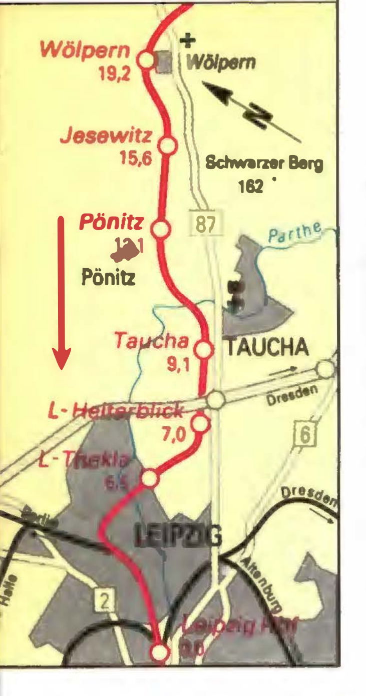
Nahe Schönborn liegen beiderseits der Strecke ausgekohlte Tagebaue, die sich mit Wasser zu kleinen Seen gefüllt haben. Am Bf Beutersitz wird zunächst die F 101 gekreuzt, dann das breite Niederungsgebiet der Schwarzen Elster, das von hier nordwärts bis Herzberg unter Landschaftsschutz steht. Nach Durchfahrt durch den Hp Uebigau sind rechts die Gleisanlagen des Rangierbf Falkenberg (Elster) zu sehen, die zum oberen Bahnhof gehören. Im Elbe-Elster-Urstromtal gelegen und von Wiesen und Äckern sowie Nadelwald umgeben, ist Falkenberg (Elster) Knotenpunkt mehrerer Eisenbahnstrecken (↗ b6), und sein Turmbahnhof ist im Reiseverkehr Umsteigestation. Mit insgesamt 146 km Gleislänge dehnt sich das Güterbahnhofsgelände 6 km lang nordsüdlich und 5 km weit westöstlich aus. Die unten liegenden Nord-Süd-Strecken sind mit dem oben liegenden ostwestlichen Bahnhofsteil durch Gleisbogen verbunden. Mehr als 120 Reise- und über 340 Güterzüge durchfahren täglich die beiden Bahnhofsabschnitte.

Bis zum 18 km entfernten Torgau verläuft die Strecke meist durch Agrarland. Kurz vor der Stadt wird die F 87 gekreuzt, danach führen die Gleise auf der 350 m langen Stahlbrücke über die Elbe. Von der Brücke aus ist links die eindrucksvolle Silhouette Torgaus mit Schloß Hartenfels zu sehen, am östlichen Elbufer erkennt man noch erhaltene Reste der gewaltigen historischen Festungsanlagen. Am 25. April 1945 trafen am westlichen Elbufer sowjetische und amerikanische Truppen zusammen und beendeten die Kämpfe des zweiten Weltkrieges, ein Denkmal würdigt dieses Ereignis. Die Stadt war im 16. und 17. Jh. eine der kurfürstlich-sächsischen Hauptresidenzen. In dieser Zeit wurde das Schloß in prächtigen Renaissance-Formen ausgebaut, die beiden Wendelsteine (Treppentürme) im Hof gehören zu den baukünstlerischen Kostbarkeiten. Im Schloßinneren sind die Kapelle, eine der ersten protestantischen Kirchenbauten und Lutherstätte, sowie Säle und museale Sammlungen sehenswert. Baudenkmale der Spätgotik und Renaissance prägen auch die Altstadt, voran das restaurierte Rathaus und die spätgotische Marienkirche nahe dem Schloß. Seit 1811 wurde Torgau zu einer der stärksten Stadtfestungen ausgebaut, der Verlauf älterer, sternförmig angelegter Festungswerke deutet sich noch in den Straßenführungen um den Stadtkern, neuere Fortifikationen in der Brückenbefestigung am östlichen Elbufer und in großen Magazingebäuden an. Heute ist Torgau durch seinen Elbhafen und die sich kreuzenden F 87, F 182 und F 183 Verkehrsknotenpunkt und mit den seit 1945 neu aufgebauten und erweiterten Produktionsstätten des Flachglaskombinates größter Produzent von Tafel- und Einscheibensicherheitsglas in der DDR.

Außerhalb der Stadt liegt an der Kreuzung von Eisenbahn und F 87 das Naherholungsgebiet „Großer Teich" mit Campingplatz, Strandbad, Wassersport und Karpfenzucht. Die Strecke verläuft weiter nahezu parallel zur F 87. Erst links und ab Mockrehna rechts deuten zahlreiche Windmühlen auf die traditionelle Landwirtschaft hin. Aus Mockrehna und Audenhain lugen romanische und gotische Dorfkirchen hervor. Die F 87 wird gekreuzt, und vor Eilenburg kommt von rechts die Nebenbahn aus Pretzsch (Elbe) hinzu (↗ b9), ehe die Muldeaue überquert wird. Vorbei an den Industrieanlagen der Eilenburger Celluloid-Werke wird der Bf Eilenburg erreicht. Er liegt am Südrand der Stadt und hat als Eisenbahnknoten Umsteige- und Güterverkehr zu bewältigen. Eilenburg erlitt im zweiten Weltkrieg schwere Schäden, wurde aber in traditioneller Architektur wiederaufgebaut, erhalten sind das Renaissance-Rathaus und die zum Teil erneuerte spätgotische Stadtkirche. Auf den Felsen über dem historischen Stadtkern stehen Teile der mittelalterlichen Burg, daneben die spätgotische Bergkirche. Mitten im Rechtsbogen der nach Halle über Delitzsch unterer Bf weiterführenden Strecke biegt der Streckenabschnitt nach Leipzig ab. Dieser führt an der Industriestadt Taucha vorbei, bevor die Strecke in die Leipziger Tieflandsbucht eintritt.

Nach Unterqueren der Autobahn zeigen sich schon Industriegebiete der Leipziger Vororte. Beim Bf Leipzig Thekla wird das Flüßchen Parthe überquert, hier liegt rechts der Schul- und Agrarflugplatz Leipzig-Mockau. Die Strecke biegt in südliche Richtung ab und folgt zwischen den nördlichen Leipziger Wohnvororten und metallurgischen







Im Vorfeld des Leipziger Hauptbahnhofs

Großbetrieben den aus den Richtungen Berlin (↗ D2) und Halle (↗ C4) kommenden Streckengleisen bis zum Hbf Leipzig (↗ F7).



(215)

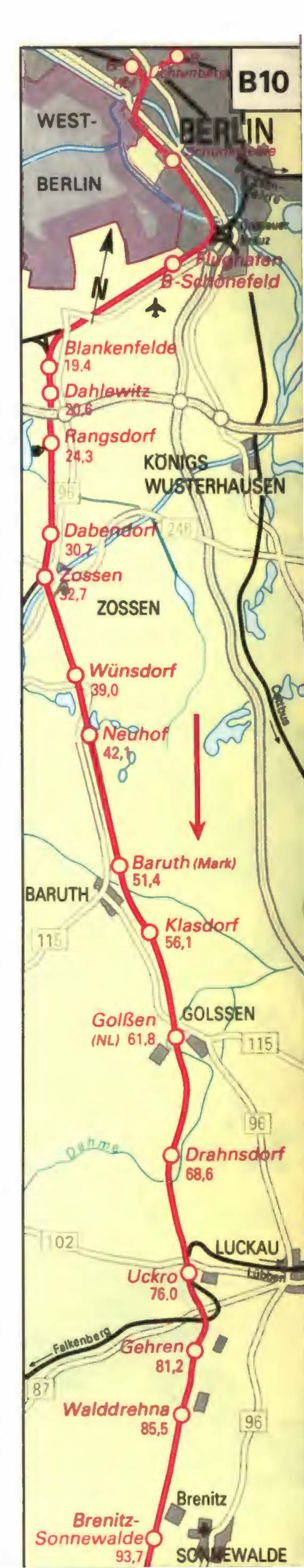
Pretzsch–Bad Düben–Eilenburg

Über 38,5 Kilometer führt die Strecke von Pretzsch durch das LSG „Dübener Heide" und Bad Düben (Mulde) im Muldetal nach Eilenburg. Die Nebenbahn erfüllt Zubringerdienste im Reise- und Güterverkehr zur Hauptstrecke Leipzig/Halle–Cottbus (↗ B8) und erschließt die Dübener Heide für Ausflügler der nahen Industrie-Ballungsgebiete.

Pretzsch mit seinem Eisenmoorbad am Rande der Dübener Heide ist Kur- und Erholungsort. Die kleine Stadt trägt historischen Charakter: In der Renaissancezeit wurde das Schloß errichtet, den barocken Park schuf Pöppelmann, der auch die spätgotische Kirche barock umgestaltete. Vom Bahnhof am Westrand der Stadt und der Strecke Wittenberg–Torgau zweigt die Bahnlinie südwestwärts ab und erreicht nach fünf Kilometern in einer weiten Talsenke den Kur- und Industrieort Bad Schmiedeberg. Das Stadtbild bestimmen auch hier Renaissance- und Barockbauten, voran das Rathaus. Den Charakter des Kurortes prägt indes das 1905 in Anlehnung an die Renaissancebaukunst errichtete Kurhaus für das Eisenmoorbad. Bis Bad Düben verläuft die Trasse durch hügeliges Waldgebiet. Am Ostrand der Stadt kreuzt die Strecke zunächst die F 183 und dann das Flüßchen Schwarzbach, bevor der Bahnhof erreicht wird. Bad Düben ist Heilkurort und Ausflugsziel zugleich. Bereits im 10. Jh. wird die Burg an der Mulde erwähnt, ihre heute stehenden Bauten entstammen späteren Jahrhunderten. In ihnen ist das Landschaftsmuseum der Dübener Heide mit seiner natur- und volkskundlichen Sammlung beachtenswert. Ein besonderes technisches Denkmal stellt die Schiffsmühle im Burggarten an der Mulde dar. Das innerstädtische Marktbild prägen die Barockformen von Rathaus und Bürgerbauten, die Stadtkirche entstammt dem Klassizismus des frühen 19. Jh.

Von Bad Düben aus wendet sich die Strecke nach Süden. Rechts fließt die Mulde entgegen der Fahrtrichtung, links dehnt sich die Heidelandschaft nach Osten aus. Kurz hinter dem Hp Pristäblich führt ein Anschlußgleis zum Kieswerk Laußig. Vor dem neuen Stadtteil Eilenburg Ost tauchen rechts die Schornsteine der Eilenburger Celluloid-Werke auf; am Bf Eilenburg Ost führt die neue Brücke der Umgehungsstraße über die Strecke, und nach Überqueren der breiten Muldeaue erreicht die Strecke gemeinsam mit der Hauptbahn aus Cottbus den Bahnhof am Südrand Eilenburgs (↗ B8).

Berlin–Elsterwerda–Dresden



Viele größere Städte hatten innerhalb der früheren deutschen Länder untereinander schon Eisenbahnverbindung. So konnte man von Berlin nach Dresden über Leipzig reisen, aber erst 1875 kam zwischen der preußischen und der sächsischen Residenz eine direkte Schienenverbindung zustande: 174,7 km lang vom „Dresdner Bahnhof" in Berlin zum „Berliner Bahnhof" in Dresden, heute liegt hier der Bf Dresden-Friedrichstadt. Da in den siebziger Jahren des vorigen Jahrhunderts der Eisenbahnbau technologisch bereits weiter entwickelt war, wurde die Strecke sehr großzügig angelegt: Man vermied Bogen unter 1000 m Radius und blieb mit allen Steigungen unter 1:100.

Die Züge in Richtung Dresden beginnen ihre Fahrt am Hauptbahnhof, Bf Berlin-Lichtenberg oder Bf Berlin-Schöneweide und halten stets im Bf Flughafen Berlin-Schönefeld. Am Abzweig Agdo verlassen sie den südlichen Abschnitt des Berliner Außenringes (↗ C1). Auffällig ist das große Stellwerk Glasower Damm. Ab dem Hp Blankenfelde wird die seit 1875 bestehende Trasse südwärts benutzt, welche bis Rangsdorf durch die Stadtrandsiedlungen Berlins führt. Zwischen Dahlewitz und Rangsdorf unterquert die Strecke die Autobahn und überquert nahe der Blockstelle Pramsdorf den Zülow-Kanal. Kurz vor dem Bf Zossen wird die F 246 gekreuzt. Das Empfangsgebäude in Zossen ist ein einfacher Klinkerbau und damit typisch für die Bahnhofsbauten am preußischen Abschnitt dieser historischen Strecke. Unmittelbar hinter Zossen zweigt südwärts die Trasse nach Jüterbog ab. Die Strecke verläuft vorbei an den Wünsdorfer Seen und durch ausgedehnte Waldlandschaft zum Bf Baruth (Mark). Die Kleinstadt liegt rechts der Strecke zwischen Wäldern, am Übergang des nordöstlichen Fläming in die breite Niederung des Baruther Urstromtals. Das schlichte Barockschloß und der von Lenné entworfene Park sind die „Merkwürdigkeiten" des Städtchens.

Bei Golßen beginnt die Niederlausitz, und die F 96 wird gekreuzt. Die kleine Stadt liegt an der Dahme, etwa drei Kilometer östlich des Bahnhofs. In den Gebieten rechts und links der Bahntrasse herrscht Landwirtschaft vor. Südlich des Bf Drahnsdorf wird die Dahme überquert. Im Bf Uckro kreuzt die Magistrale die Nebenbahn (↗ b6) Beeskow–Lübben–Falkenberg (Elster). Unmittelbar am Bahnhof führt die F 102 und etwas später die F 87, die historische Handelsstraße von Leipzig nach Frankfurt (Oder), unter der Strecke hindurch. In der Ferne erkennt man im Osten die dreitürmige Silhouette von Luckau, der alten Hauptstadt der Niederlausitz. Ein Gleis für Güterverkehr zweigt südlich des Bf Uckro in westliche Richtung nach Dahme ab. Bei der Weiterfahrt kreuzt die Nebenbahn nach Falkenberg (Elster) im nun hügeligen Gelände die Hauptstrecke. Zwischen dem Bf Gehren und dem Bf Brenitz-Sonnewalde geht die Fahrt durch weite Waldgebiete der Niederlausitz. Die kleine Agrarstadt Sonnewalde liegt etwa 7 km östlich vom Bahnhof, inmitten eines Landwirtschaftsgebietes, das sich bis Doberlug-Kirchhain hinstreckt. Vor dem Bf Doberlug-Kirchhain zweigt ostwärts ein Verbindungsgleis zur Strecke Cottbus–Leipzig (↗ B8) ab; diese Hauptstrecke führt in ostwestlicher Richtung im Turmbahnhof unter der Berlin-Dresdner Magistrale hindurch. Südlich von Doberlug-Kirchhain verläuft die Strecke durch Waldungen.

Am nördlichen Stadtrand von Elsterwerda wird die Trasse von der Bahnstrecke Magdeburg–Lutherstadt Wittenberg–Görlitz überquert, rechts ist der zu ihr gehörende Bf Elsterwerda-Biehla zu erkennen. Von ihm verläuft ein Verbindungsgleis zum Bf Elsterwerda. Die Industriestadt liegt in der Niederung der Schwarzen Elster, ist Eisenbahn- und Straßenknoten (F 101, F 169). Von der historischen Bedeutung zeugen das barocke Schloß und die im gleichen Baustil gestaltete Kirche mit schöner Ausstattung. Südlich des Bahnhofs wird die Schwarze Elster auf einer flachen Stahlbrücke überquert, und nach Südwesten zweigt die Trasse in Richtung Riesa (↗ F6) ab. Rechts der Strecke liegt das LSG „Röderaue", und die Fahrt geht vorbei am Ort Zabeltitz, der durch seinen barocken Palaisbau und den sich anschließenden, bildwerkgeschmückten Barockgarten bekannt ist. Ebenfalls





Weinberge in Radebeul

rechts erkennt man dann die etwa 4 km entfernt liegenden Industrieanlagen des Stahlwerkes Gröditz. Die Strecke erreicht das Nordsächsische Tiefland und Großenhain.

Die Kreisstadt hat vielfältige Industrien und ist Eisenbahnknotenpunkt: etwa 800 m links des „Berliner Bahnhofs" der Strecke Berlin–Dresden liegt gut sichtbar der „Cottbuser Bahnhof" für die Strecke Cottbus–Großenhain–Dresden (↗ B7). Beide Strecken sind durch ein Verbindungsgleis miteinander verbunden. Das vom böhmischen König im 11. Jh. gegründete Großenhain war Mitte des 18. Jh. abgebrannt und wurde neu errichtet. So trägt es architektonisch barocken Charakter, herausragend ist die Stadtkirche. Industrie- und Wohnbauten kennzeichnen den Wandel zur Fabrikstadt des 19. Jh., auch die Bahnhofsbauten entstammen dieser Epoche. Im anschließenden Agrargebiet führt die F 101 über die Strecke.

Von rechts nähert sich in der breiten Talaue allmählich die Strecke Leipzig–Dresden (↗ F7). Vom Bf Böhla an verlaufen beide Strecken, die Berlin-Dresdner Magistrale am oberen Talrand, in einem schwankenden Abstand von etwa 1 km nebeneinander her. Auf den Hängen links ziehen sich die ersten Weinfelder und Terrassen hin. Mit einem wenige hundert Meter, und im folgenden Rechtsbogen erblickt man den tiefen Geländeeinschnitt für die Strecke Leipzig–Dresden, wo 1837/39 der erste deutsche Eisenbahntunnel entstand. 1933 wurde der Oberauer Tunnel abgetragen, einer der Pylonen vom Tunnelportal steht als Denkmal rechts oberhalb des Einschnittes.

Mit Gefälle führt die Strecke dann ins Elbtal hinab, biegt in dem erst 1894 angelegten Linksbogen zwischen dem Hp Neucoswig und Hp Radebeul-Zitzschewig auf die von Leipzig kommende Trasse ein und verläuft neben dieser durch die Stadtlandschaft von Radebeul bis Dresden. Bis 1894 benutzten die Züge aus Berlin die bei Niederwartha über die Elbe und auf deren linken Ufer zum „Berliner Bahnhof" führende Strecke. Kurz nach dem Hp Radebeul-Weintraube kommt links aus dem Lößnitzgrund die Schmalspurstrecke Radebeul Ost–Radeburg (↗ f8) heran. Im Schmalspurbf Radebeul Ost ist oft der Traditionszug mit seinen historischen Wagen zu sehen. Am Hp Dresden-Trachau führt die Autobahn über den Bahnkörper hinweg. Während links die Wald- und Weinhänge der oberen Lößnitz langsam zurücktreten, liegt rechts die Elbaue recht nahe. Hinter dem Hp Dresden-Pieschen führt die Trasse auf breitem Damm und gemauerten Bogenkonstruktionen durch Wohnvororte des 19. Jh., und nach einem Rechtsbogen kommt links, gleichfalls auf einer Bogenarchitektur, die Strecke von Görlitz (↗ F17) hinzu und erreicht gemeinsam mit den Strecken aus Berlin und Leipzig den Bf Dresden-Neustadt und über die Elbbrücke (Marienbrücke) sowie den Bf Dresden Mitte in weitem Linksbogen den Hbf Dresden (↗ F15).

Berlin–Potsdam (Berliner Außenring – Südabschnitt)

Als Hauptstadt der DDR ist Berlin internationales Zentrum. Dieser Bedeutung trägt es in seiner während der letzten 3 Jahrzehnte neu herausgeprägten Baugestalt Rechnung. Im historischen Zentrum der Millionenstadt findet man die ältesten erhaltenen Baudenkmale: gotische Kirchen, Renaissance- und Barockbauten sowie die barocke Prachtstraße „Unter den Linden" mit ihren vielen historischen Gebäuden zwischen Brandenburger Tor und Marx-Engels-Platz. Hier befinden sich der Sitz des Staatsrates der DDR, der Palast der Republik und gegenüber das Ensemble der Museumsinsel und des Doms. Den anschließenden neuen Stadtraum bis zum Alexanderplatz beherrscht der 1965/69 erbaute, insgesamt 365 m hohe Fernsehturm; ihm „zu Füßen" das Nikolaiviertel, das neue Marx-Engels-Forum, das traditionelle Rote Rathaus und die gotische Marienkirche. Südlich der Straße „Unter den Linden" der zu den schönsten europäischen Architekturensembles zählende Platz der Akademie, nach der Kriegszerstörung in alter Schönheit wiedererstanden.

Die Karl-Marx-Allee im Zuge einer der großen historischen und vom Alexanderplatz ausstrahlenden Straßenachsen wurde zum Symbol des sozialistischen Neuaufbaues Berlins seit 1952. Neben der großen Zahl der innerstädtischen historischen und neuen Bauensembles, wie des Leninplatzes, der Leipziger Straße oder des Ernst-Thälmann-Parks und neuer Wohngebiete, bergen die Berliner Stadtbezirke viele Sehenswürdigkeiten: den Treptower Park mit dem sowjetischen Ehrenmal, den Tierpark und Schloß Friedrichsfelde, Schloß und Altstadt von Köpenick sowie Parks und Landschaften um die zahlreichen kleinen und großen Gewässer. Das Aufzählen aller Sehenswürdigkeiten würde den Rahmen dieses Textes sprengen.

Berlin wurde nach dem ersten sächsisch-deutschen Eisenbahnknoten Leipzig zum Zentrum der preußischen Schienenwege. Von seinen ehemals sieben großen Fernbahnhöfen, dem Potsdamer, Anhalter, Görlitzer, Schlesischen, Stettiner, Hamburger und Lehrter – übrigens sämtlich Kopfstationen – verblieb im traditionellen Schienennetz nach dem zweiten Weltkrieg nur der Schlesische, der heutige Hauptbahnhof (↗ B1). Die Fernbahnhöfe Berlin-Lichtenberg, Berlin-Schöneweide und Flughafen Berlin-Schönefeld haben indes als „Nachkömmlinge" manchen der einstigen Fernbahnhöfe an Bedeutung überflügelt.

Reisezüge, die in den südlichen Teil der DDR und darüber hinaus als internationale Züge verkehren, gehen vom Hauptbahnhof (Ostbahnhof) oder vom Bf Berlin-Lichtenberg ab. Der Hbf Berlin erhielt 1985/87 seine neue Gestalt. Der Bf Berlin-Lichtenberg wurde mit seinem 1980/83 vorgenommenen grundlegenden Um- und Neubau zum zweitbedeutenden Bahnhof der Hauptstadt. Täglich beginnen, enden und durchlaufen ihn 152 Reisezüge. Bei seiner Eröffnung, 1851, war der damalige Bf Berlin-Friedrichsfelde Durchgangsstation außerhalb Berlins. Die Züge verlassen den Bahnhof entweder in westlicher Richtung und fahren über einen Teil des inneren Berliner Eisenbahnrings – der parallel zur S-Ringbahn entstand – und den Bf Berlin-Schöneweide (↗ B4) zum südlichen Abschnitt des Berliner Außenringes; oder sie fahren ostwärts: Hier erstreckt sich rechts das S-Bahn-Betriebswerk, links der Friedhof Friedrichsfelde mit der Gedenkstätte der Sozialisten. Nach wenigen Kilometern ist am größten Betriebskreuz, dem Biesdorfer Kreuz, der Außenring erreicht. Ab hier fahren die Züge in südliche Richtung, rechts die Anlagen des 1953 errichteten Rangierbf Berlin-Wuhlheide. Am S-Bf Wuhlheide werden die Gleise der Strecke (↗ B1) Berlin–Frankfurt (Oder) und der S-Bahn nach Erkner gekreuzt sowie die Verbindungsgleise zum Hauptbahnhof, von wo über den Bf Berlin-Karlshorst Personenzüge nach Potsdam fahren, aufgenommen. Ein Gleisbogen führt von der Frankfurter Strecke heran. Vom hohen Bahndamm blickt man nach rechts auf den Pionierpark „Ernst Thälmann" in der Wuhlheide, mit dem Pionierpalast und der Pioniereisenbahn. Dann werden auf der 150 m langen Stahlbrücke die Spree und die S-Bahn nach Berlin-Spindlersfeld überquert. Am Bf Berlin-Wendenheide







Brücke über den Templiner See bei Potsdam, erbaut 1956

zweigt das Verbindungsgleis zum Rangierbf Berlin-Schöneweide ab. Die Strecke überquert weiter den Teltowkanal, das Adlergestell und mit dieser wichtigen Ausfallstraße die Streckengleise der S-Bahn sowie der Fernbahn nach Königs Wusterhausen und Cottbus (↗ B4). Damit ist zugleich das Grünauer Kreuz „betreten", zweitgrößtes Betriebskreuz im Außenring und mit seinem turmartigen gelben Klinkerbau des Zentralstellwerkes ein „überragendes" technisches Bauwerk.

Rechts kommen die Gleise von Berlin-Schöneweide, links die von Berlin-Grünau. Hier durchfährt der Zug einen „Engpaß", denn durch dichtes Vorortwohngebiet verläßt die Strecke mit dem Einschnitt in den Hang das Spreetal. Nach wenigen Kilometern nähert sich von links die S-Bahnstrecke. Der Bf Flughafen Berlin-Schönefeld, der sich zu einem wichtigen Ein- und Umsteigebahnhof für die Hauptstadt entwickelt hat, ist erreicht. Er erhielt 1984 seine neue Gestalt. Links der Strecke kann man bis zu Parkplätzen, dem Abfertigungsgebäude und dem Gelände des Flughafens sehen.

Bis Diedersdorf (auf der Streckenkarte unten) durchquert der 1950/51 erbaute Abschnitt des Berliner Außenringes auf Dämmen und durch Geländeeinschnitte eine Grundmoräne. Am Betriebskreuz Glasower Damm – mit seinem gleichfalls turmartigen hohen Stellwerksbau – zweigt die Hauptbahn nach Dresden (↗ B10) scharf links ab. Nach etwa zehn Kilometern folgt das Betriebskreuz Genshagener Heide – gleichfalls mit hohem Stellwerksbau – hier führen der Abzweig südwärts und eine nach Norden angelegte Gleisschleife zu den Streckengleisen in Richtung Leipzig/Halle (↗ D1). Bei Ahrensdorf berührt der Außenring die Teltower Hochfläche und am Bf Saarmund die untere Nuthe-Niederung. Hier zweigt die Strecke zum Rangierbf Seddin und weiter nach Dessau ab. Im Bf Bergholz kreuzt die Strecke Drewitz–Dessau den Ring.

Der bis zu 30 m tiefe Geländeeinschnit im Nesselgrund entstand mit dem Bau des Dammes durch den 1250 m breiten Templiner See, um an dieser Stelle den Berliner Außenring zu schließen. Für die Schifffahrt bietet die 140 m lange genietete Fachwerkbrücke über den See Durchlaß, ein großer Stabbogen markiert ihre Mittelöffnung. Unmittelbar am westlichen Ufer des Sees, in einem Waldgebiet liegend, wird der 1957/59 neuerbaute Bf Potsdam Hbf erreicht. Er ist als Kreuzungsbahnhof der Hauptstrecke Berlin–Potsdam–Magdeburg (↗ C2) und der Nebenstrecke Potsdam–Beelitz angelegt und liegt außerhalb der Stadt. In das Zentrum gelangt man mit der Eisenbahn in Richtung Babelsberg über den Bf Potsdam Stadt (↗ C2) oder vom Bahnhofsvorplatz aus mit der Straßenbahn.

Potsdam–Magdeburg

1838 hatte die alte preußische Residenz- und Garnisonstadt Potsdam mit der 14,2 km langen Strecke vom Potsdamer Bahnhof in Berlin über Zehlendorf ihren ersten Eisenbahnanschluß an die Hauptstadt erhalten. Die Züge begannen und endeten im heutigen Bf Potsdam Stadt. 1846 wurde die Verbindung nach dem damals preußischen Magdeburg erweitert, vorerst nur bis zur Friedrichstadt rechts der Elbe. Nach Fertigstellung der Elbbrücke konnten ab 1848 die Gleise unmittelbar am linken Elbufer entlang in den Bahnhof am Fürstenwall geführt werden. Dabei passierten sie unter der Bastion „Preußen" ein speziell befestigtes Eisenbahntor in die umwehrte Stadt. Die jetzige Verbindung von Potsdam nach Magdeburg hat eine Länge von 112 km. Als Teil der internationalen West-Ost-Magistrale Paris–Berlin–Moskau ist sie Hauptbahnstrecke mit großer Bedeutung im internationalen Reise- und Güterverkehr. Landschaftlich führt sie aus der Wald- und Seenlandschaft rings um Potsdam durch breite Niederungen und Moränenzüge in das Gebiet des südlichen Landrückens und schließlich in die Magdeburger Börde.

Die Bezirksstadt Potsdam, eines der flächengrößten Denkmalensembles, war seit dem Mittelalter Burgplatz und mit dem Ende des Dreißigjährigen Krieges brandenburgische, dann preußische Residenz. Die Stadt erhielt seit dem 18. Jh. ihre heute noch etwa zur Hälfte barocke historische Gestalt. Im Zentrum der Markt mit barockem Rathaus und klassizistischer Nikolaikirche; von dem im zweiten Weltkrieg zerstörten Schloßkomplex erhalten ist der Marstall, jetzt Filmmuseum. Im nordöstlichen Teil der barocken Stadt entstand 1732/42 das Holländische Viertel mit 134 weitgehend einheitlichen Backsteinhäusern für holländische Handwerker. Das Nauener Tor ist eines der ältesten neugotischen Bauwerke. Westlich der Altstadt liegen Park und Schlösser von Sanssouci mit dem barocken Weinbergschloß über den in ursprünglicher Gestalt wiederhergestellten Terrassen, der barocken Bildergalerie und den Neuen Kammern mit sehenswerten Kunstsammlungen, der Orangerie aus der Mitte des vorigen Jahrhunderts, dem Rokokobau des Chinesischen Teehauses, den Römischen Bädern sowie dem Schloß Charlottenhof und der Fasanerie aus der 1. Hälfte des 19. Jh. Den westlichen Parkabschluß bildet der späte Barockbau des Neuen Palais, darin Festsäle und das Theater; den Vorplatz rahmen die Communs – heute von der Pädagogischen Hochschule genutzt. Am Ostende des Parkes die Friedenskirche als klassisch italienische Basilika aus der Mitte des vorigen Jahrhunderts. Das Wasserwerk für den Park Sanssouci, ein Klinkerbau in Gestalt einer Moschee mit als Minarett verkleidetem Schornstein ist ein historischer Gestaltungsversuch an einem technischen Bauwerk.

Im Norden der Stadt die Kolonie Alexandrowka, im Blockhausstil für russische Soldaten in den 20er Jahren des 19. Jh. angelegt, am Heiligen See der Neue Garten aus dem ausgehenden 18. Jh. mit dem klassizistischen Marmorpalais, heute Armeemuseum, und dem Schloß Cecilienhof im englischen Landhausstil mit der Gedenkstätte „Potsdamer Abkommen". Die Freundschaftsinsel in der Havel, im Südosten der Altstadt, ist Naherholungsgebiet. Auf dem Telegrafenberg der Baukomplex des Observatoriums, einbezogen der 1920/21 errichtete „Einsteinturm". Im Stadtteil Babelsberg der ausgedehnte Landschaftspark mit dem spätklassizistisch-neugotischen Schloß Babelsberg, dem Flatowturm und der 1871/72 hier nachgebauten Gerichtslaube des Berliner gotischen Rathauses.

Vom Bf Potsdam Hbf (↗ C1) verläuft die Hauptstrecke nach Westen, überquert vor dem Bf Werder (Havel) im Gebiet der sich hier seenartig verbreiternden Havel den Großen Zernsee. Rund um die kleine Stadt dehnt sich das größte industriemäßig bewirtschaftete Obstbaugebiet der DDR aus. Als „Blütenstadt" besitzt Werder (Havel) ein Obstbaumuseum und ist vielbesuchter Ausflugsort. Von Berlin besteht Schnellbahnverbindung bis Werder zum S-Bahn-Tarif.

Nördlich vom Großen Plessower See kreuzt die Autobahn die Strecke, die parallel zur F 1 durch die moorige Havelniederung ins Ha-







Herrenkrugbrücke in Magdeburg

velland führt. Auf einer Landenge zwischen den Havelseen, Beetzsee, Plauer See und Breitlingsee liegt die Stadt Brandenburg. Ursprünglich slawische Festung am Havelübergang (Brennabor), wurde sie im 10. Jh. Bischofssitz, von den Slawen zurückerobert und erst 1161 erneut kirchenfürstliches Zentrum und Kolonisationsmittelpunkt des Havellandes. Mittelalterlicher Kern ist die Dominsel mit dem romanisch-gotischen Backsteinbau des Doms; sehenswert sind die mittelalterlichen Bildwerke und die Kunstschätze im Domschatz. Daneben auf dem westlichen Havelufer die Altstadt mit gotischem Rathaus, der Gotthardkirche, Franziskanerkloster-Ruine und romanischer Nikolaikirche, erhalten auch die mittelalterlichen Tortürme. Im Dreieck zwischen Unter- und Oberhavel die Neustadt mit dem Markt am Kreuzpunkt der historischen Hauptstraßen und der spätgotischen Katharinenkirche. Nordwestlich der Altstadt der Kulturpark mit Aussichtsturm, Bad, Freilichtbühne und Gedenkstätte.

Brandenburg ist Eisenbahnknoten der Magistrale Berlin–Magdeburg mit der Strecke Jüterbog–Neustadt (Dosse), Straßenknoten durch die Autobahn, die F 1 und F 102 sowie Schiffahrtszentrum am Elbe-Havel-Kanal. Der Hbf Brandenburg liegt am südlichen Stadtrand. Er zählt zu den ältesten Bahnhofsanlagen in der DDR, sein Empfangsgebäude stand bereits 1846 zur Eröffnung der Potsdam-Magdeburger Eisenbahn. Innen ist es mehrfach umgebaut und insgesamt vergrößert, doch in der spätklassizistischen Grundgestalt erkennbar. Transporte für das Stahl- und Walzwerk Brandenburg, dem größten Produzenten von Rohstahl und Grobblechen in der DDR, sowie für den Binnenhafen, die stark frequentierte Schiffahrtsschleuse liegt im Stadtgebiet, werden über den Bf Brandenburg Altstadt abgewickelt. Am westlichen Bahnhofskopf kreuzt die Nebenbahn Jüterbog–Neustadt (Dosse), sie nahm 1904 als Brandenburgische Städtebahn ihren Betrieb auf, und mit ihr erhielten über den Bf Brandenburg Altstadt Fabriken und Umschlaghäfen Bahnanschluß. Im Ortsteil Kirchmöser, am Südrand des Breitlingsees, haben zwei wichtige Betriebe der Deutschen Reichsbahn ihren Sitz: das Werk für Gleisbaumechanik, einziger Betrieb in der DDR für die Instandsetzung von Gleisbaumechanismen, Eisenbahndrehkranen und Raupenkranen, und das Weichenwerk Brandenburg, alleiniger Hersteller von Weichen für die Deutsche Reichsbahn.

Weiter nach Westen verläuft die Strecke parallel zum Elbe-Havel-Kanal. durch waldiges Gebiet, nach Genthin. Die Industriestadt liegt im Niederungsgebiet von Elbe und Havel. Aus der Historie blieben die barocke Stadtkirche und die Struktur der Altstadt. Im Bf Genthin zweigt die eingleisige Nebenbahn nach Schönhausen (Elbe) ab. Vom westlichen Stadtrand an verläuft die Strecke südwestwärts und führt in langen geraden Abschnitten über den kleinen Eisenbahnknoten Güsen – mit Nebenbahnanschlüssen nach Jerichow und Ziesar – in das am Ostrand der Elbeniederung liegende Burg. Der Bahnhof liegt am Westrand der Stadt nahe dem Elbe-Havel-Kanal. Die historische Bedeutung Burgs als Tuchmacher- und Handelsstadt verlebendigt sich noch in der turmreichen Silhouette, die man von der Bahn aus gut erkennt. Drei Kirchen stammen aus romanischer Zeit, die Oberkirche erhielt in der Spätgotik ihren Hallenneubau. Das historische Straßengefüge der Unter- und der Oberstadt wurde während des vorigen Jahrhunderts weitgehend neu bebaut, und es hat sich in dieser Gestalt erhalten.

Bei der Weiterfahrt sieht man links der Bahnstrecke den hohen Sendemast, von dem mit 1000 kW Leistung „Stimme der DDR" auf Mittelwelle sendet, dahinter verläuft fast parallel die F 1. Die Autobahn wird gekreuzt, und die Bahntrasse verläuft nun durch Agrargebiet der Endmoränenzüge. Biederitz ist Abzweigknoten der Eisenbahn östlich der Elbe für die elektrifizierte Strecke nach Zerbst–Dessau (↗ C3) und dem Gleis nach Altengrabow. Nach kurzer Fahrt wird auf der 1976/79 erbauten, 478 m langen Herrenkrugbrücke die Elbe überquert; rechts die Hafenbecken der Binnenschiffahrt. Von Norden kommt die elektrifizierte Hauptstrecke aus Stendal (↗ A18) hinzu, die gleichzeitig S-Bahntrasse für die 38,6 km lange Schnellverbindung Zielitz mit dem Kalibergwerk nördlich Magdeburgs bis zur Industriestadt Schönebeck (Elbe) im Süden der Bezirksstadt ist. Die Strecke verläuft dann in einem Bogen nördlich um die Innenstadt und führt südwärts in den Hbf Magdeburg (↗ C3).



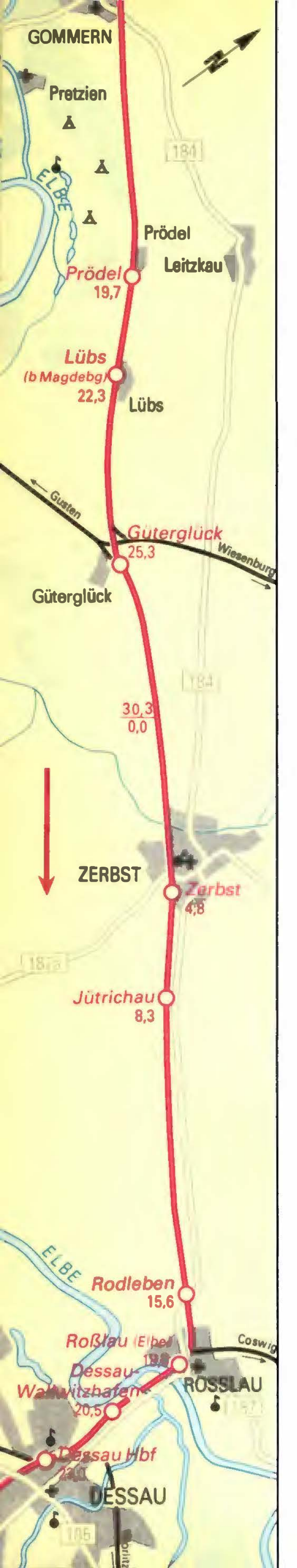
(710, 720)

Magdeburg–Dessau–Bitterfeld



Magdeburg liegt an der mittleren Elbe in der fruchtbaren Magdeburger Börde und ist als wirtschaftliches, Kultur- und Verwaltungszentrum des flächenmäßig zweitgrößten Bezirks der DDR sowie Industriegroßstadt wichtiger Verkehrsknotenpunkt: acht Haupteisenbahnstrekken treffen hier zusammen, es gibt zwei große Rangierbahnhöfe, den Containerbahnhof, Stadtschnell- und Hafenbahn, und den Binnenhafen im Schnittpunkt von Elbe, Elbe-Havel-Kanal und Mittellandkanal. Neun Fernverkehrsstraßen kreuzen sich in der Stadt.

805 erstmals genannt, ist Magdeburg seit 968 Erzbistum und entwikkelte sich von da an zu einer bedeutenden mittelalterlichen Stadt. Trotz bis zu 80prozentiger Zerstörung im zweiten Weltkrieg sind neben der Neugestaltung großer Teile der Altstadt historische Baudenkmale erhalten: Aus der romanischen Epoche das Liebfrauenkloster (Museum und Konzerthalle) und die Sebastiankirche. Der am Ende der Spätgotik fertiggestellte Dom zählt zu den Monumenten von europäischem Rang; im Inneren eine Fülle von mittelalterlichen und Renaissancebildwerken. Die gotische Johanniskirche (Kriegsruine) ist das Symbol der Markt- und Handelsstadt, mittelalterlich sind die mächtigen, nach dem Krieg freigelegten Festungsmauern. Unter dem Markt existieren noch mittelalterliche Hallenräume (Gaststätten). Seit dem ausgehenden Mittelalter war Magdeburg Festung. Im Dreißigjährigen Krieg durch Tillys Heer erstürmt, wurde es neu- und schließlich zur stärksten preußischen Festung ausgebaut. Diesen „Vorrang" büßte die Stadt erst mit der Industrialisierung in der Mitte des vorigen Jahrhunderts ein. Aus der barocken Bauperiode stammen das wiederaufgebaute Rathaus mit dem neuen Glockenspiel und die Palais um den Domplatz. Seit den siebziger Jahren des 19. Jh. entstanden die Fabrik-



gelände und Wohngebiete im Süden und Westen der Stadt und die Hafenanlagen. Auf der Elbinsel wurde 1927 der Rotehornpark mit Stadthalle und Aussichtsturm angelegt, schon Anfang des 19. Jh. war von Schinkel und Lenné der Kloster-Berge-Garten – heute Pionierpark – gestaltet worden.

Der Hbf Magdeburg wurde seit 1874 als einer der ersten großen deutschen Zentralbahnhöfe entlang den Festungsbauten und zum Teil auf deren Aufschüttungen erbaut. Von den beiden großen Empfangsgebäuden – eines in Insellage zwischen eisernen Bahnsteighallen für die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn, das andere von der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn an der Stadtseite errichtet – blieben nach dem zweiten Weltkrieg nur das stadtseitige und auf dem Inselbahnsteig lediglich ein Bauteil erhalten. Der rekonstruierte stadtseitige Empfangsbau ist in seinen klassischen Neorenaissanceformen mit repräsentativem Portalvorbau ein Baudenkmal und wird großstädtischen Ansprüchen gerecht. Die Eisenbahnverbindung nach Dessau über Biederitz–Güterglück–Zerbst wurde 1874 eröffnet, nachdem die Abschnitte Roßlau (Elbe)–Zerbst 1863 und Dessau–Bitterfeld 1857 in Betrieb genommen worden waren. Die Strecke stellt im Netz der Deutschen Reichsbahn, sowohl im Berufs- als auch im Güterverkehr, eine wichtige Verbindung dar.

Magdeburg wird vom Hauptbahnhof über den Bf Magdeburg-Neustadt ostwärts verlassen. Von Biederitz ab verläuft die Strecke südostwärts und nach Kreuzen der F 1 parallel zur F 184. Am Ostrand der Elbniederung gelegen, von Kiefernwäldern und Agrarflächen umgeben, hat sich Gommern zur kleinen Industriestadt entwickelt, besonders durch das Reparatur- und Ausrüstungswerk für die Erdöl- und Erdgasindustrie der DDR. Am Bahnhof ist die Schmalspurlokomotive 994301 als Denkmal aufgestellt, sie war 1921 von der Zuckerfabrik Gommern in Dienst gestellt und zuletzt in Steinbrüchen und Sandgruben eingesetzt worden.

Das rechts der Strecke gelegene Landschaftsschutz- und Naherholungsgebiet um Plötzky und Pretzien – in letzterem eine schöne romanische Kirche mit Fachwerkturm – entstand mit seinen Seen aus ehemaligen Steinbrüchen und zieht sich bis Prödel hin. Bei Güterglück wird die vom Bf Wiesenburg (Mark) über den Bf Calbe (Saale) Ost nach Güsten führende Eisenbahnstrecke gekreuzt. Bald danach folgt Zerbst, zwischen Fläming und dem fruchtbaren Elbland liegend. Der Bahnhof am Südostrand von Zerbst war 1863 Endstation der Bahn von Roßlau aus. Von der 1007 erstmals genannten, im 17. und 18. Jh. zur Residenz des Fürstentums Anhalt-Zerbst ausgebauten, historischen Fachwerkstadt sind das Barockschloß als Kriegsruine und die barocke Reitbahn im Schloßpark (Stadthalle) erhalten. Wiederhergestellt wurden der frühbarocke Zentralbau der Trinitatiskirche und große Teile der mittelalterlichen Mauer, die mit ihren Wehrtürmen und zwei Toren ein eindrucksvolles Baudenkmal ist.

Von Zerbst verläuft die Strecke wieder parallel zur F 184, kreuzt sie bei Rodleben, nicht zu übersehen ist hier das große Hydrierwerk. Am nordwestlichen Stadtrand von Roßlau (Elbe) gabelt sich die Strecke: Nach links zweigen die Gleise zum Rangierbahnhof ab, nach rechts führen sie zum Personenbahnhof im Süden der Stadt, unmittelbar am Elbufer. Hier befinden sich der Elbhafen und die größte Binnenwerft der DDR, in der auch Containerschiffe gebaut werden. Sehenswert in dieser kleinen Industriestadt ist das Renaissanceschloß. Die Strecke führt südwärts aus Roßlau über die 1969/70 erneuerte, 216 m lange Fachwerkbrücke über die Elbe, flußabwärts kann man auf Werft und Hafen sehen. Flußaufwärts entstand neben der Eisenbahnbrücke eine neue Überbrückung für die F 184. Nach etwa zwei Kilometern überquert die Bahnlinie die Mulde. Im Osten sind hier die vier etwa 140 m hohen Schornsteine des 1951/59 erbauten Kraftwerkes Vockerode zu erkennen.

Seit 1841 ist die Eisenbahnstrecke zwischen Roßlau (Elbe) und Dessau in Betrieb. Inmitten der waldreichen Auenlandschaft liegend, zählt Dessau seit 1972 mit über 100 000 Einwohnern zu den Großstädten und ist zweitgrößte Stadt im Bezirk Halle. Seine Wohn- und Industriegebiete haben sich auf einer Breite von nur etwa 1,2 km zwischen der



Das Bauhaus in Dessau

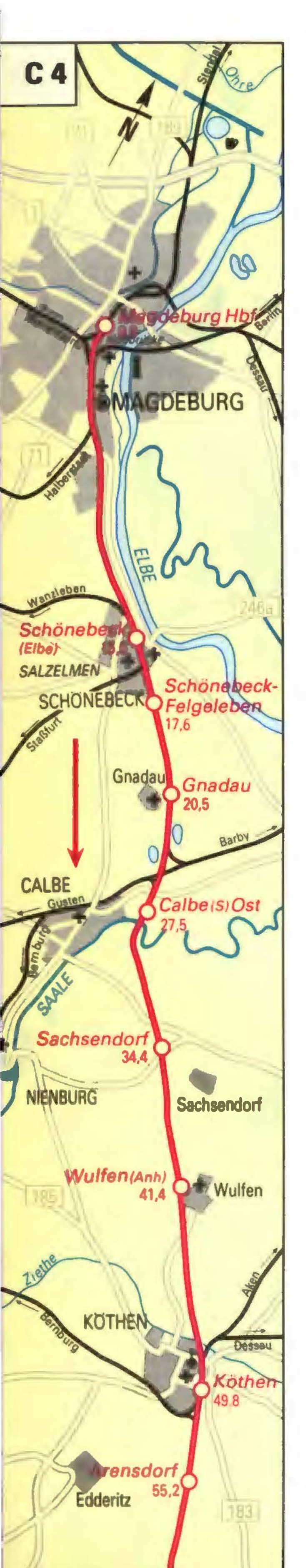


Mulde und der Eisenbahntrasse konzentriert, erstrecken sich indes nord-südwärts über eine Länge von rund 6,5 km. Wie in Zerbst fiel auch hier die historische Stadt den Bomben des zweiten Weltkrieges zum Opfer. Im Mittelalter Marktsiedlung, erlangte sie zwischen dem 16. und dem 19. Jh. als Residenz des Fürstentums Anhalt-Dessau Bedeutung. Besonders unter dem Fürsten Leopold Friedrich Franz wurde baukünstlerisch viel geleistet: Die großartige Gartenlandschaft der Elbe-Mulde-Aue entstand mit den Gärten und Schlössern von Wörlitz und Mosigkau. Großkühnau und Haideburg bildeten nun, wie vorher schon Oranienbaum, kleine Kunstzentren. Ebenso reizvoll sind in Dessau die frühklassizistischen schloßartigen Bauwerke Solitude und Luisium mit sehenswerten Kunstsammlungen. Der Stadtkern um die barocke Georgenkirche und um das Landestheater entstand seit 1952 neu in traditionsbezogenen Formen. Um das Rathaus aus der Zeit um 1900 stehen moderne Wohnblöcke. Das wohl bedeutendste Baudenkmal ist das Bauhaus. 1925/26 wurde es von W. Gropius erbaut und nach Kriegsschäden in ursprünglicher Gestalt wiederhergestellt. Der gleichfalls im Kriege zerstörte Bahnhof erhielt 1950/53 sein repräsentatives Empfangsgebäude mit großer Eingangshalle im Mittelbau.

Am südlichen Bahnhofskopf zweigt die seit 1840 bestehende Strecke nach Köthen ab, dann folgt rechts der Gleise das Reichsbahnausbesserungswerk „Otto Grotewohl", in dem als einzigem Werk der Deutschen Reichsbahn elektrische Lokomotiven instandgesetzt werden. Am südlichen Stadtrand beginnt mit dem Stadtteil Haideburg ausgedehntes Forstgebiet. Die F 184 und gleich darauf die Autobahn führen über die Bahnstrecke. Kurz vor dem Hp Marke öffnet sich die Landschaft: die breite Muldeniederung wird landwirtschaftlich genutzt bis hin zur kleinen Industriestadt Raguhn. Vorbei am Biberschutzgebiet um den Muldelauf und den Hp Jeßnitz (Anh) wird das Industriezentrum Wolfen mit seinen chemischen Großbetrieben erreicht. Die großen Industrieanlagen ziehen sich beiderseits der Strecke über Greppin bis Bitterfeld hin.

Aus westlicher Richtung kommt kurz vor Bitterfeld die Nebenstrecke aus Stumsdorf hinzu, von Nordosten nähert sich die Hauptbahnstrecke aus Berlin (↗ D1), die aus der Muldeniederung um das Kraftwerk Muldenstein heraustritt. Mit dem Rangierbahnhof vereinigen sich die Strecken und gelangen in das breite Gleisfeld des 1857 hier angelegten Bitterfelder Bahnhofs.

Die Strecke zwischen Bitterfeld und Dessau war 1911 als erste längere Versuchsstrecke der deutschen Eisenbahnen elektrifiziert (Einphasenwechselstrom) und 1914 bis Leipzig weiter elektrisch ausgebaut worden. Nach Abbau der Fahrleitung 1946 wurde die Trasse Leipzig–Dessau (↗ D2) 1958 wieder elektrifiziert.



Magdeburg–Halle (Saale)–Leipzig

Kurz nach Eröffnung der ersten deutschen Fernbahn von Leipzig nach Dresden im April 1839 wurde im Juni des gleichen Jahres mit dem Abschnitt Magdeburg–Schönebeck der erste Teil der 1840 eröffneten Gesamtstrecke von Magdeburg über Halle nach Leipzig eingeweiht. Die durchgehende Reisemöglichkeit von Dresden – mit Umsteigen in Leipzig – bis Magdeburg bedeutete damals einen gewaltigen Fortschritt. Bis 1873 fuhren die Züge vom Bahnhof am Fürstenwall ab, danach vom heutigen Hauptbahnhof (↗ C3). Der Abschnitt Magdeburg–Halle (Saale)–Leipzig hat im Streckennetz der Deutschen Reichsbahn große Bedeutung als Verbindung zwischen dem wichtigen Eisenbahnknoten um Halle und Leipzig sowie dem Schwermaschinenbauzentrum Magdeburg. Mit geringen Neigungsverhältnissen hat die Strecke den Charakter einer Flachlandbahn und führt aus dem Agrargebiet der Magdeburger Börde durch die flachwellige und fruchtbare Lößebene um Köthen in die braunkohlereiche Leipziger Tieflandsbucht.

Die Leipziger Strecke verläßt Magdeburg gemeinsam mit der Bahnlinie nach Halberstadt (↗ C5), die südlich vom 1925/27 erbauten Rangierbf Magdeburg-Buckau nach rechts abbiegt. Bis hierher verläuft die Strecke viergleisig, und auf ihr wird auch der Schnellbahnverkehr bis Schönebeck-Salzelmen (↗ C13) zum S-Bahn-Tarif abgewickelt.

Schönebeck (Elbe), am Ostrand der Magdeburger Börde liegend, ist bedeutender Industriestandort und wichtiger Verkehrsknoten der Eisenbahn – auch mit dem Umschlagplatz des Elbhafens. Inmitten der Stadt zweigt nach Westen die Strecke zum Ortsteil Salzelmen ab, wo sich das älteste deutsche Solebad befindet. Zu den Sehenswürdigkeiten gehören hier neben dem noch 350 m langen Gradierwerk aus dem 18. Jh. der Soleturm und das im ehemaligen Rathaus der Stadt eingerichtete Museum zur Geschichte der Salzgewinnung und der Elbeschiffahrt. Einen Besuch lohnt auch die spätgotische Johanniskirche mit ihrer barocken Ausstattung.

Bis Calbe (Saale) durchfährt man eine typische Bördelandschaft, wobei hinter Gnadau beiderseits der Strecke schöngelegene Seen auffallen. Kurz vor Calbe verzweigen sich die Gleise mit Verbindungskurven zur Strecke Berlin–Wiesenburg–Güsten. Am Bf Calbe (Saale) Ost wird das Industriegelände der Stadt durchfahren: im heutigen VEB Metalleichtbaukombinat wurde 1951 der in der Welt erste Niederschachtofen zur Verhüttung eisenarmer Erze in Betrieb genommen. In der Stadt Calbe, die etwa zwei Kilometer westlich des Bf Calbe (Saale) Ost zwischen der Saale und der Bahnstrecke Berlin–Güsten liegt, sind die spätgotische Stephanskirche und eine Reihe historischer Wohnhäuser bemerkenswert. Unmittelbar südlich des Bahnhofs wird der stark gewundene Lauf der Saale überschritten. Dann verläßt die Strecke die Börde und verläuft so lange durch Agrargebiet, bis Köthen erreicht wird.

Der im Mittelalter askanische und später Anhalt-Köthener Hof entwickelte sich im 18. Jh. zu einem Bildungszentrum mit seinerzeit berühmtem Lehrerseminar, seit der 2. Hälfte des 19. Jh. wurde Köthen Industriestadt. Schwermaschinen- und Chemieanlagenbau prägen heute das Profil der Stadt. Ihr historischer Kern um den Markt – mit großem Rathaus aus der Zeit der Jahrhundertwende und der spätgotischen Stadtkirche – ist in seiner historischen Baugestalt gut erhalten. Zwei Stadttore und eine Reihe von Renaissance- und Barockhäusern sowie viele Bauwerke des 19. und frühen 20. Jh. bestimmen die Straßenbilder. Das Schloß (Museum) stammt aus der Renaissance- und Barockzeit. Der Bahnhof mit neuklassizistisch-modernem Empfangsgebäude liegt am Ostrand der Stadt. Die Bahnanlagen mit dem Rangierbahnhof ziehen sich über etwa drei Kilometer in Nord-Süd-Richtung, parallel zur F 183, hin.

Weiter verläuft die Strecke durch vorwiegend landwirtschaftlich genutztes Flachland. Auf halbem Wege nach Halle wird die verzweigte Fuhne überquert und kurz dahinter, in Stumsdorf, biegt die eingleisige Nebenbahn nach Osten über Zörbig nach Bitterfeld ab. Etwa zehn Ki-

lometer westlich erhebt sich der 250 m hohe Petersberg mit einer romanischen Stiftskirche und dem Fernsehturm, weithin die Landschaft beherrschend; hinter Niemberg links der Kirchenberg von Hohenthurm mit romanischen Bauwerken. Nahe der Autobahn-Anschlußstelle Halle-Peißen nähert sich die Strecke der F 100, unterquert sie und fädelt sich danach mit den von Bitterfeld (↗ D2) und von Eilenburg–Delitzsch kommenden Bahnlinien vom Norden her in das schienenreiche Vorgelände des Halleschen Bahnhofs ein, führt vorbei am Bahnbetriebswagenwerk, Rangierbahnhof und weiteren Bahnanlagen, unter der „Berliner Brücke" hindurch, und der Hbf Halle (Saale) ist erreicht (↗ D2).

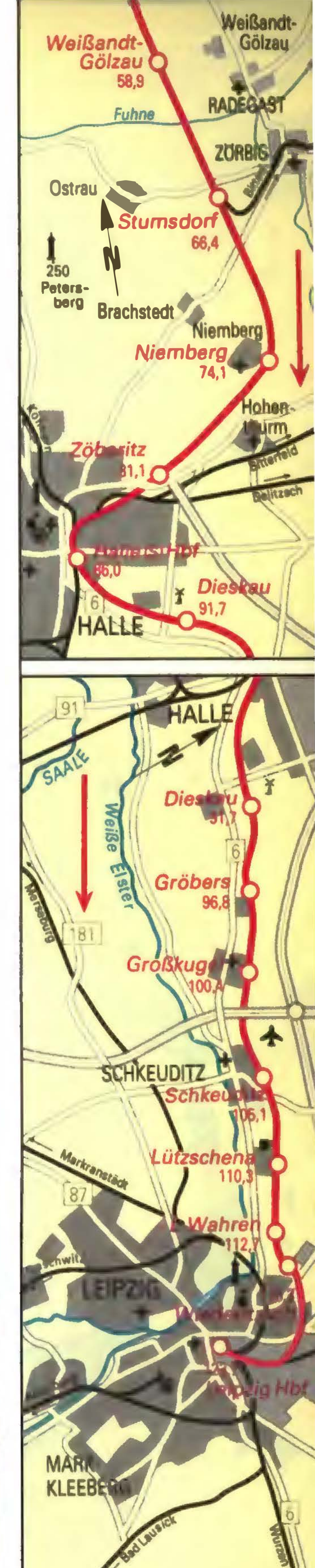
In Richtung Leipzig verlassen die Züge den Hbf Halle (Saale) meist von einem der Bahnsteige unter der östlichen Halle, zunächst vorbei am Reichsbahnausbesserungswerk „Ernst Thälmann". Dann schwenkt die Strecke südostwärts von der Trasse nach Merseburg (↗ D3) ab, nimmt am Südostende der Stadt wiederum die nun von rechts hinzukommenden Gleise vom Rangierbahnhof und ein Verbindungsgleis der Bahnlinie aus Erfurt (↗ D3) auf. Ein Stück verläuft die Strecke entlang der F 6, links der Hufeisensee mit Badestrand und Sportgelände.

Durch die ebene Tieflandsbucht führend, ist der Streckenabschnitt Halle–Leipzig im Netz der Deutschen Reichsbahn mit der dichtesten Zugfolge belegt und Hauptstrang im Zentralknoten Leipzig/Halle, einem der größten Eisenbahnknoten in Europa. Die Trasse wird von schnellfahrenden Reisezügen und Zügen des S-Bahn-ähnlichen Schnellverkehrs (Wendezugverkehr) ebenso genutzt wie für den Güterverkehr.

Die Strecke führt unter der Autobahn hindurch, südlich des Flughafens Leipzig-Schkeuditz vorbei. Der Bf Schkeuditz liegt am Nordrand der kleinen Industriestadt; Zeugnis ihrer historischen Produktion ist eine Malzfabrik unmittelbar am Bahnhof. Mit dem Hp Lützschena beginnen bereits die Gleisanlagen des Rangierbf Leipzig-Wahren. In einem weiten Bogen führt die Strecke um die nördlichen Stadtteile und durch den Bf Wiederitzsch in das innere Leipziger Stadtgebiet. Von Norden kommt die Trasse aus Bitterfeld (↗ D2) hinzu. Gemeinsam mit ihr und den Streckengleisen aus Cottbus (↗ B8) erreicht die Bahnlinie das Vorgelände des Leipziger Hauptbahnhofs; rechts die Abstellgleise für Reisezüge, ihnen folgt das Bahnbetriebswerk Leipzig Hbf West mit dem großen Halbrundschuppen für die hier beheimateten E-Loks. In den Kopfbahnhof Leipzig Hbf (↗ F7) münden neben diesen Strecken auch die aus den östlichen und südlichen Richtungen ein.

„Berliner Brücke" erbaut 1914/16 über die Gleisanlagen des Bahnhofs Halle (Saale) Hbf







Magdeburg–Halberstadt

Nachdem 1839/40 Magdeburg Eisenbahnverbindung mit Halle erhalten hatte (↗ C4), wurde 1853 die Strecke nach Halberstadt von der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn eröffnet. Diese frühzeitigen Eisenbahnanschlüsse begünstigten zusammen mit der Dampfschiffahrt, die seit 1837 auf der Elbe betrieben wurde, die industrielle Entwicklung Magdeburgs. 58,5 km lang, führt die Strecke vom Magdeburger Stadtgebiet, mitten durch die sehr fruchtbare, ackerbaulich genutzte Magdeburger Börde ins hügelige nördliche Harzvorland, nach Halberstadt.

Vom Hbf Magdeburg (↗ C4) verlaufen die Gleise zunächst südwärts durch den Industrievorort Magdeburg-Buckau mit den beiden, auch dem Stadtbahnschnellverkehr dienenden Bahnhöfen Magdeburg–Buckau und Magdeburg Thälmannwerk. Die Bahn fährt hier mitten durch das Zentrum des Schwermaschinenbaus der DDR mit den Kombinaten „Ernst Thälmann" (Ausrüstungen für Walzwerke, die Zement-, Bau- und Kabelindustrie), „Karl Liebknecht" (Schiffsdieselmotoren, Anlagen für die Erdölverarbeitung), dem VEB Schwermaschinenbau „Georgi Dimitroff" (Tagebau-, Baggeranlagen u. ä.). Im Stadtteil Südwest zweigt die Halberstädter Route (↗ C4) westwärts, über die Gleise der Magdeburg-Halleschen Bahn hinweg, ab. Nach Kreuzung der F 71 am Bf Dodendorf sind die landwirtschaftlich geprägten Gebiete der Börde zu sehen. Der Bf Blumenberg ist ein kleiner Eisenbahnknoten, von ihm aus erschließen drei Nebenbahnen die Magdeburger Börde; die nach Staßfurt zweigt kurz vor Überqueren des Flüßchens Sarre und der F 180 ab.

Die Trasse nach Halberstadt begleitet nun die Bode flußaufwärts. Hadmersleben, links der Strecke liegend, ist Zentrum der industriemäßigen landwirtschaftlichen Produktion und Forschung. Das erhalten gebliebene romanische Kloster Hadmersleben, die barocke Pfarrkirche und das Fachwerk-Rathaus sind bemerkenswerte Baudenkmale in der Kleinstadt. Das am Westrand der Magdeburger Börde liegende Oschersleben, Zentrum des Agrargebietes und zugleich Industriestadt, wird architektonisch geprägt durch Bauten des 18. und 19. Jh. Vom zentral gelegenen Bahnhof mit Gebäuden aus dem ausgehenden 19. Jh. biegt die Strecke südwärts ab und folgt weiter dem Lauf der Bode. Im Bf Nienhagen (b Halberstadt) wird die Nebenbahn von Dedeleben aufgenommen; westlich dieser Strecke liegt Schwanebeck mit zwei mittelalterlichen Kirchen und einer Barockkirche sowie einem Fachwerk-Rathaus. Ab Nienhagen führt die Trasse entlang dem Flüßchen Holtemme, das bis Halberstadt zweimal überquert wird. Östlich der Trasse befindet sich Gröningen mit romanischer Klosterkirche im Ortsteil Kloster Gröningen, sehenswert sind die gleichfalls romanischen Bildwerke im Kircheninneren.

Im Nordosten Halberstadts vollzieht die Bahnlinie einen engen Bogen, von rechts kommt die Strecke aus Wernigerode hinzu, und nach Unterqueren der F 81 vor dem Bahnhofsgelände ist der Eisenbahnknoten Halberstadt (↗ c6) erreicht.

Streckenfoto kurz vor Halberstadt



Halberstadt–Blankenburg/Harz–Königshütte

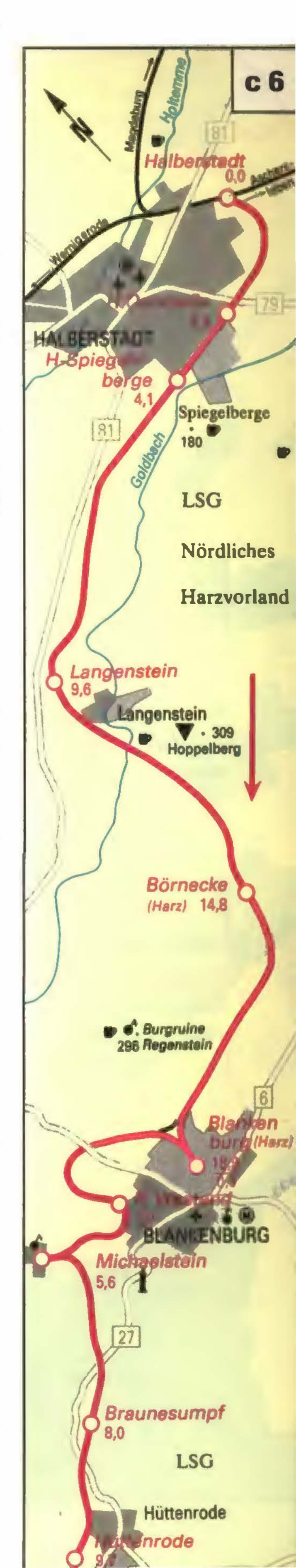
Halberstadt liegt im fruchtbaren nördlichen Harzvorland am Flüßchen Holtemme. Als Eisenbahnknoten der beiden Hauptstrecken Berlin–Magdeburg–Wernigerode und Leipzig/Halle–Aschersleben–Wernigerode sowie im Schnittpunkt der F 79, F 81 und F 245 bildet es das nördliche „Tor" zum Harz. Im Bf Halberstadt beginnen und enden täglich bis zu 200 Reisezüge, den Rangierbahnhof frequentieren etwa 80 Güterzüge. Nahebei das Reichsbahnausbesserungswerk, wo Reisezugwagen, u. a. die „langen Halberstädter", gebaut werden (↗ c7).

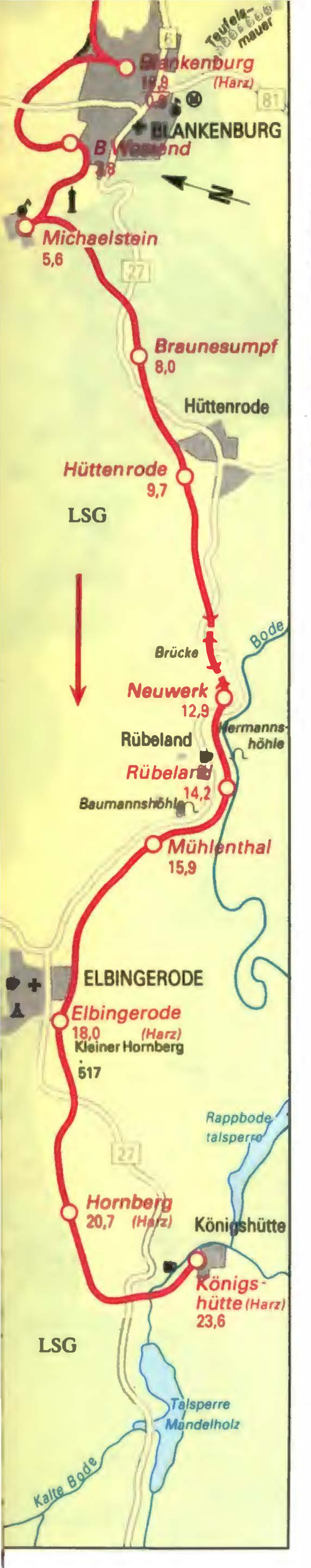
Die Stadt ist eine der ältesten im Harzland, seit 827 Bischofssitz mit der im frühen 11. Jh. befestigten Domburg. Aus dieser städtischen Frühzeit stammt die romanische Liebfrauenkirche. Der Dom mit seiner klassisch-gotischen Baugestalt ist eines der bedeutendsten Bauwerke des Mittelalters auf dem Gebiet der DDR; bemerkenswert sind die reichen Ausstattungen im Inneren beider Kirchen sowie die Kunstwerke des Domschatzes (Museum am Dom). Östlich vom Dom das Gleimhaus mit musealer Sammlung zu Leben und Werk des Dichters, am Markt die gotische Martinikirche. Nach der fast völligen Vernichtung der historischen Fachwerkstadt im zweiten Weltkrieg sind die genannten Bauten wiederhergestellt. Südlich der Stadt die Spiegelsberge mit barockem Jagdhaus und Aussichtsturm auf der Heinrichshöhe.

Die Eisenbahn nach Blankenburg/Harz ist seit 1873 in Betrieb. Sie verläuft vom Bahnhof südostwärts, parallel zu der nach Halle (↗ C9) führenden Strecke, rechts die Fabrikationsstätten der bekannten „Halberstädter Würstchen" – das Fleisch- und Wurstwarenwerk. In einem Bogen wird die Stadt ostwärts umfahren, bis die südlichen Stadtgebiete mit den Stationen Halberstadt Oststraße und Halberstadt-Spiegelsberge passiert werden. Der Zug fährt zwischen der F 81 und dem Goldbach vorbei am LSG „Nördliches Harzvorland" und erreicht Langenstein mit der Mahn- und Gedenkstätte Langenstein-Zwieberge am Ort des ehemaligen faschistischen Konzentrationslagers. Nach Überqueren des Goldbaches liegt links das Erholungsgebiet um den mit Mischwald und artenreicher Bodenflora überzogenen Hoppelberg. Kurz vor dem Bf Börnecke (Harz) wird rechts über dem Wald das Regensteinmassiv mit der Ruine der in den Sandstein hineingebauten mittelalterlichen, später zur Festung erweiterten Burg sichtbar. Nach Durchfahren eines Kiefernwaldes bietet sich nochmals ein schöner Blick auf die Burgruine; links der bewaldete Höhenzug des Heidelberges mit der 4 km langen Sandsteinwand, der „Teufelsmauer".

In Fahrtrichtung liegt die Stadt Blankenburg/Harz mit dem Kopfbahnhof und über ihr das barocke Schloß. Heute von vielen Urlaubern und Touristen beherrscht, war die Stadt seit der Renaissance Residenz; Schloß und Park entstanden im Barock neu. Aus dem Mittelalter stammen die Bauten des Klosters Michaelstein, in denen heute Konzertveranstaltungen stattfinden. Fachwerk- und Putzbauten des 19. und des frühen 20. Jh. – darunter auch das Bahnhofsgebäude – prägen das Bild des Kurortes und Bades für Rheumakranke.

Die weiter über Rübeland bis zum Bf Königshütte (Harz) führende Eisenbahnstrecke ist seit ihrem Umbau und ihrer Elektrifizierung 1960/65 die einzige im Netz der Deutschen Reichsbahn betriebene Strecke mit Industriefrequenz 50 Hz und 25 kV Spannung und eine der wichtigsten Zulieferstrecken für die Chemieindustrie der DDR. Der erste Gleisabschnitt der „Rübelandbahn" entstand 1875, um das damals errichtete Hochofenwerk in Blankenburg – die heutigen VEB Harzer Werke – an die Eisenbahn anzuschließen. Der Weiterbau der Strecke bis Rübeland war 1885 vollendet. Für die damalige Zeit eine hervorragende technische Leistung, zu der sich F. Chr. A. Schneider – im kleinen Harzort Trautenstein geboren – entschlossen hatte. Wegen der beträchtlichen Höhenunterschiede wurde unter seiner Leitung eine Bahn gebaut, wie sie es in dieser Art bis dahin noch nicht gab: eine Bahnstrecke mit gemischtem Adhäsions- und Zahnradbetrieb – letzterer nach dem System des Schweizers Abt – entstand hinauf auf die Harzhöhe. Als 1920 kräftige Dampflokomotiven der „Tierklasse" auf diese Strecke kamen und auf einigen Abschnitten die Neigungsver-







Kreuztalviadukt bei Rübeland

hältnisse durch veränderte Streckenführung verbessert wurden, konnte man auf den Zahnradbetrieb verzichten. Ab 1960 mußte wegen des erweiterten Abbaus von Kalk um Rübeland die Durchlaßfähigkeit der Strecke erhöht werden. So entschloß man sich, die Strecke zu elektrifizieren und zugleich einzelne Bahnhöfe, Streckenabschnitte sowie die Sicherungsanlagen umzubauen.

Vom Bf Blankenburg (Harz) – 199 m über NN – fährt der Zug an dem 1965 fertiggestellten Umspannbahnhof vorbei; hier kommen die Kalkzüge mit Elektroloks aus dem Harz an, und Dieselloks übernehmen den Weitertransport. Rechts erblickt man nochmals die Burgruine Regenstein, links die Stadt Blankenburg/Harz mit zwei beliebten Ausflugszielen: dem Aussichtsturm auf dem Ziegenkopf und der Wilhelm-Raabe-Warte auf dem Eichenberg. Nach dem Kreuzen der F 81 geht die Fahrt vorbei an Industriebetrieben. Dann steigt die Strecke in engen Bögen den Gebirgsrand empor zum Bf Michaelstein. Er ist als Spitzkehre angelegt, so daß die Züge nach Einfahrt in den Bahnhof diesen in umgekehrter Richtung wieder verlassen.

Nach einem Einschnitt, seitlich vorbei am ehemaligen Bielstein-Tunnel, der wegen seines geringen Querschnittes für den elektrischen Betrieb nicht geeignet war und stillgelegt wurde, wird die F 27 gekreuzt. Am Hp Braunesumpf befand sich eine der ältesten Eisenerzgruben im Harz. Die Harzhochfläche ist am Bf Hüttenrode erreicht. Von hier führt die Strecke ins Bodetal, rechts am Talhang die hellen Steinbrüche eines alten Kalkwerkes. Durch den 307 m langen Krummen Tunnel, nach Passieren der F 27 auf dem 30 m hohen und 100 m langen Kreuztalviadukt, auch Krocksteinviadukt genannt, und durch den 90 m langen Nebelsholztunnel wird der Hp Neuwerk erreicht. Links der alte Bf Rübeland, der seit 1931 nur noch dem Rangierbetrieb dient. Parallel zur F 27 passiert die Strecke im engen Tal Rübeland. Sehenswert sind hier die Hermannshöhle links und die Baumannshöhle.

Am Eingang zum Mühlental links ein Kalkwerk, am Hp Mühlenthal rechts der Steinbruch eines weiteren Kalkwerkes. Vorbei an der einzigen Grube mit Schwefelkiesförderung in der DDR, die links der Strecke liegt, wird am oberen Ende des Mühlentales der Bf Elbingerode (Harz) erreicht, der sich im Süden des regelmäßig angelegten Urlauberortes befindet. Hinter Elbingerode/Harz steigt die Strecke weiter, bis sie am Kleinen Hornberg mit 505 m über NN den höchsten Punkt erreicht. Nun setzt Gefälle hinab ins Bodetal ein, durch den Ortsteil Rothehütte bis zum Bf Königshütte (Harz), der 433 m über NN liegt. Beide Ortsteile wurden 1936 zu Königshütte vereinigt. Fünf Kilometer südlich des Brocken-Hohne-Massivs liegend, ist er ein beliebter Ferienort im Harz. Vor der Elektrifizierung der Strecke führte sie bis Tanne weiter, wo Reste der Trasse und das alte Empfangsgebäude am Ortseingang noch zu sehen sind.

Halberstadt–Wernigerode–Ilsenburg

Die 33 km lange Eisenbahnstrecke führt aus dem nördlichen Harzvorland unmittelbar an den steil ansteigenden Gebirgsrand heran und von Wernigerode wieder nordwärts nach Ilsenburg/Harz.

Vom Bf Halberstadt aus verläuft die Strecke westwärts, unmittelbar am Reichsbahnausbesserungswerk vorbei. Hier wurden zunächst die älteren zwei- und dreiachsigen Abteilwagen der Deutschen Reichsbahn zu den bekannten Reko-Wagen erneuert und vierachsige alte Abteilwagen modernisiert; seit 1979 stellt das Werk die neuen, 26,4 m langen Reisezugwagen her. Der fast gerade Abschnitt von Halberstadt bis zum Abzweigbf Heudeber-Danstedt wurde 1869 in Betrieb genommen. Er führt zunächst nördlich an der Stadt entlang, deren historischer Kern von hohen Türmen des Doms, den beiden ungleichen Türmen der Martinikirche und der viertürmigen Liebfrauenkirche überragt wird (↗ c6). Beim Kreuzen der F 79 ist rechts in der Ferne der Muschelkalkrücken des Huy mit seinen schönen Buchenwäldern zu sehen.

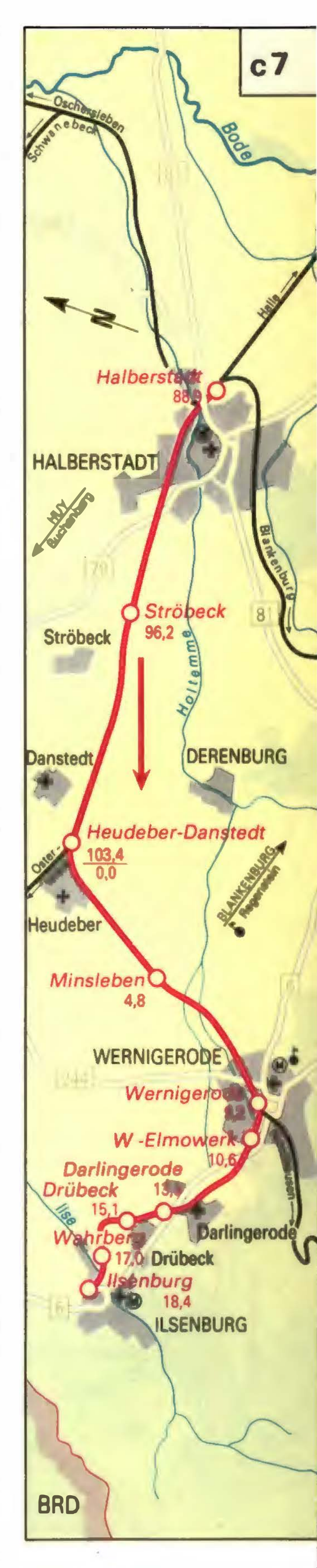
Vom Bf Ströbeck wird rückwärts noch einmal die Silhouette von Halberstadt sichtbar, im Süden erstreckt sich steil aufsteigend der Harz. Im Bf Heudeber-Danstedt zweigt nordwestwärts die Strecke nach Osterwieck ab, das mit seinen reizvollen Fachwerkbauten ein Denkmal historischer Stadtbaukunst von hohem Rang ist. Die 1872 in Betrieb genommene Strecke von hier nach Wernigerode führt weiter in südwestliche Richtung. Links sind in der Ferne die Burgruine Regenstein und das hoch über der Stadt Blankenburg/Harz (↗ c6) liegende Schloß sichtbar, rechts ist bei günstiger Witterung das Brockenmassiv wahrnehmbar. Davor ragen die Schornsteine des Kupfer- und Blechwalzwerks Ilsenburg/Harz auf.

Hinter dem Bf Minsleben wird die Holtemme überquert, und in Fahrtrichtung taucht links Wernigerode mit seinen Türmen und dem darüberliegenden Schloß auf. Die F 244 wird gekreuzt und der Bahnhof im Norden der Stadt erreicht. Bis Wernigerode fahren D-Züge aus den Richtungen Berlin und Dresden, und hier beginnen und enden die Züge der Harzquerbahn (↗ c8).

Die bunte Fachwerkstadt am Harz, wie Wernigerode wegen seiner vielen historischen Holzbauten oft genannt wird, ist ein städtebauliches Denkmal von besonderem Reiz. Der Kern des heutigen Stadtgebietes ist seit dem frühen Mittelalter besiedelt, seit 1229 besitzt Wernigerode Stadtrecht. Teile der mittelalterlichen Befestigung um die Altstadt blieben erhalten. Das spätgotische Rathaus mit seiner schönen Fachwerkarchitektur und das angefügte Waagegebäude, die drei Kirchen aus romanischer, gotischer und barocker Zeit, vor allem aber die Vielgestaltigkeit der Fachwerkhäuser entlang den historischen Straßen – besonders reich das Haus Breite Straße 72 – ließen die gesamte Stadt zum Denkmalensemble werden. Das Schloß (Feudalmuseum) auf steilem Hügel über der Stadt wurde in den 60er und 80er Jahren des 19. Jh. zu seiner romantisch-neugotischen Gestalt umgeformt. Nicht zuletzt verleiht die Harzquerbahn mit ihrem historischen Fahrzeugbestand neben den vielen Baudenkmalen Wernigerode besondere Anziehungskraft für Gäste aus dem In- und Ausland.

Die Strecke nach Ilsenburg/Harz verläßt Wernigerode westwärts, gemeinsam mit der dann südlich in die Berge abbiegenden Harzquerbahn. Parallel zur F 6 und am Gebirgsrand entlang geht es über Darlingerode und vorbei an Drübeck nach Ilsenburg, wo die Züge nach Überqueren der Ilse im heutigen Kopfbahnhof enden. Am Fuße des Brockens vor dem steil ansteigenden Gebirgsrand bieten das romantische Ilsetal und die ausgedehnten Fichten- und Buchenwälder gute Erholungsmöglichkeiten – es bestehen auf mehr als 100 Kilometern markierte Wanderwege.

Park und Teiche prägen das Bild des Ferienortes, sehenswert sind die romanischen Klosterbauten und das Hüttenmuseum zur hier traditionsreichen Eisenfabrikation. Diese findet u. a. mit dem VEB Radsatzfabrik als dem einzigen Hersteller in der DDR für Radsätze von Schienenfahrzeugen heute ihren Fortbestand.



c8

Wernigerode
W-Westerntor
WERNIGERODE
W-Kirchstraße
58,0
W-Hasserode
56,3
Steinerne Renne
54,5
LSG
Thumkuhlenköpfe
•559
Zillierbach-talsperre
Brocken 1142
DREI ANNEN HOHNE
Drei Annen Hohne
46,4
Schierke/Brocken
2
Elend
41,6
Talsperre Mandelholz
Elend
LSG
Sorge
33,4
Sorge
Tanne
Warme
Bode
Benneckenstein
29,8
242
BENNECKENSTEIN
LSG
Rappbode
Dammbach
•594
Buchenköpfe
627
Tiefenbach
81
LSG
Tiefenbach-mühle
19,5
Eisfelder Talmühle
17,3
Hasselfelde

Wernigerode–Eisfelder Talmühle–Nordhausen/Hasselfelde

Seit mehr als 80 Jahren in Betrieb, ist die Harzquerbahn für Touristen und für Eisenbahnfreunde ein interessantes technisches Denkmal. Die typische Gebirgsbahn bietet, auch in Verbindung mit der Selketalbahn, reizvolle Fahrten durch den Harz. 60 km Streckenlänge lassen sie zur längsten Schmalspurstrecke in der DDR werden. Sie mißt 1000 mm Spurweite und wird mit Dampflokomotiven betrieben. Als einzige Schmalspurbahn der Deutschen Reichsbahn fährt sie durch einen Tunnel, weist rund 400 Brücken und Durchlässe sowie die meisten aufeinanderfolgenden engen Bogen auf – zwischen Hp Steinerne Renne und Drei Annen Hohne auf 8,2 km langer Strecke allein 72! Die Trasse führt von Wernigerode (234 m über NN), am nördlichen Gebirgsfuß, in den Oberharz (bis 557 m über NN) und wieder hinab in den Nordwestteil der Goldenen Aue nach Nordhausen Nord (183 m über NN).

Der Bau der Harzquerbahn begann gleichzeitig von Nordhausen und Wernigerode aus. Ihre Kilometrierung zählt ab Nordhausen Nord. Als erste Abschnitte wurden Nordhausen Nord–Ilfeld am 12. 7. 1897 und Wernigerode–Drei Annen Hohne am 20. 6. 1898 in Betrieb genommen. Für die 60 km lange Gesamtstrecke benötigt der Zug drei Stunden Reisezeit. Während der Sommerzeit verkehrt zweimal wöchentlich von Wernigerode bis Benneckenstein/Harz der Traditionszug aus restaurierten historischen Reisezugwagen, gezogen von der zweitältesten betriebsfähigen Dampflok der Deutschen Reichsbahn, der 1898 gebauten Mallet-Lok mit der Triebfahrzeugnummer 99 5903-2. Für die Fahrt ab Wernigerode bietet ein Platz im letzten Wagen die schönste Aussicht auf die landschaftlich reizvolle Streckenführung.

Vom Bf Wernigerode (↗ c7) aus umfährt der Zug in einem großen Bogen nordwestlich den historischen Stadtkern, überquert die Ochsenteichstraße und erreicht nach fünf Minuten Fahrt Wernigerode Westerntor, den wichtigsten Bahnhof der Harzquerbahn. Hier befindet sich die Dispatcherzentrale für die gesamte Harzquerbahn. Im Bahnbetriebswerk sind die Lokomotiven beheimatet, desgleichen der schmalspurige Feuerlöschzug, für Dienstzwecke steht die Diesellok 199 301 bereit, eine 1966 vom VEB Lokomotivbau „Karl Marx" Babelsberg für die Indonesische Staatsbahn gebaute Probelokomotive einer Serie von 30 Maschinen. Das 1936 errichtete hölzerne Empfangsgebäude zählt zu den reizvollsten Bahnhofsbauten an der Strecke. Nach der Weiterfahrt überquert der Zug die Zillierbachbrücke und die verkehrsreiche Kreuzung am Westerntor, schwenkt in das Tal der Holtemme ein und fährt, oft dicht an Grundstücken und Vorgärten, ja

Güterzug auf der Harzquerbahn



Hof- und Haustüren vorbei, teilweise auf der Straße, durch den Ortsteil Hasserode mit dem Hp Kirchstraße und dem Bf Wernigerode-Hasserode.

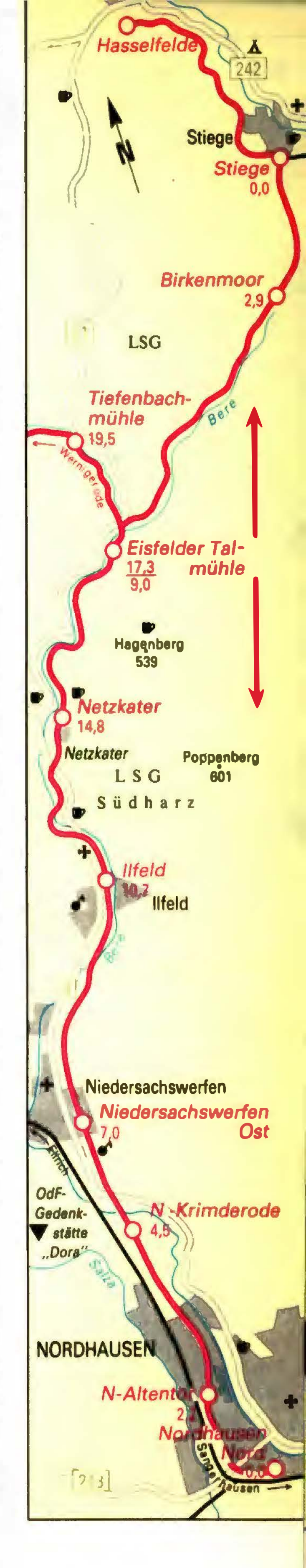
Waren bis hierher nur sanfte Steigungen zu nehmen, so muß die Lok bis zum 1,5 km entfernten Hp Steinerne Renne durch einen der engsten Bögen mit nur 60 m Radius mächtig Dampf aufmachen, um die 34 m Anstieg zu bewältigen. Am rechten Hang des Holtemmetals aufwärts führend, bietet sich ein schöner Blick auf Altstadt und Schloß Wernigerode. Der folgende Streckenabschnitt ist für die Lok und ihr Personal der schwerste, für den Reisenden der eindrucksreichste: Auf dem 8 km langen Streckenabschnitt bis Drei Annen Hohne muß ein Höhenunterschied von 234 m überwunden werden, das entspricht einer Steigung von 1:30. Die Fahrt geht durch das Thumkuhlental hinein ins Drängetal – die Lok pfeift kurz – und der Zug durchfährt den 58 m langen Tunnel (↗ S. 58), der in den Fels des Kleinen Thumkuhlenkopfes gesprengt werden mußte. Rechts, am stillgelegten Kreuzungsbf Drängetal, kann man am Schotterbett noch die früher hier waagerecht verlegten Rückdrückgleise erkennen: Bei Zugkreuzungen wurde der bergauf verkehrende Zug in das Rückdrückgleis geschoben, um leichter wieder anfahren zu können.

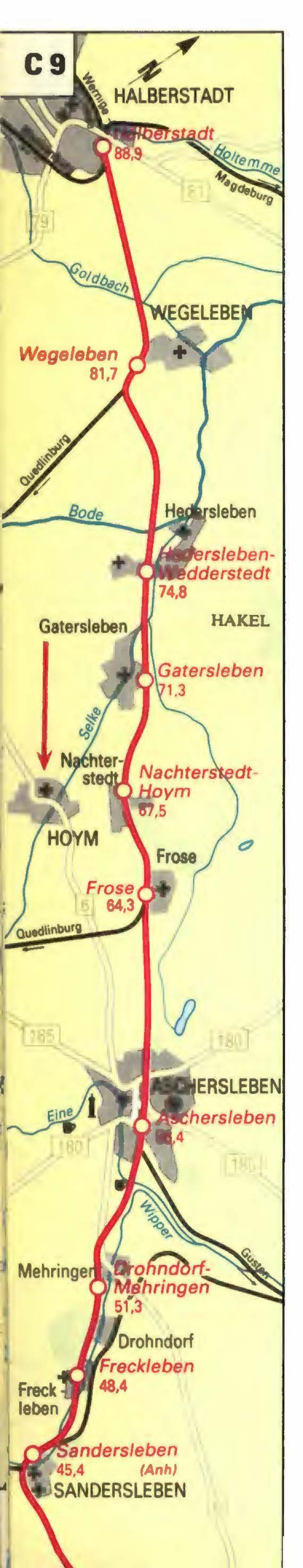
Der Zug fährt über zwei Landstraßen, und es folgt der Bf Drei Annen Hohne (540 m über NN). Hier wird auf den Gegenzug aus Nordhausen gewartet, und die Lok nimmt Wasser, denn bis hierher hat sie etwa 4 m³ verbraucht. Bei der Weiterfahrt zweigt rechts die Brockenbahn ins Grenzgebiet ab (Passierschein erforderlich). Nach Überqueren des Wormketales führt die Strecke zum Bf Elend (505m über NN) und umfährt den Ferienort in weitem Bogen. Wie aus der Tiefe kommend, taucht der Turm auf dem 1142m hohen Brocken auf – als eine weitere optische Täuschung scheint der benachbarte Wurmberg (969 m) den Brocken zu überragen. Die Lok schnauft gewaltig, denn sie muß hier den mit 557 m über NN höchsten Punkt der Strecke erklimmen. Danach geht es talwärts zu dem 1978 in günstigerer Ortslage neu eingerichteten Hp Sorge (449 m über NN) und aufwärts zur Harzhochebene, die mit dem Bf Benneckenstein (530 m über NN) erreicht wird.

Durch die wiesenreiche Hochebene mit weiten Ausblicken geht die Fahrt weiter bergab, über die Rappbode und dicht an Felsen entlang, parallel zum Tiefenbach und der F 81, zum Hp Tiefenbachmühle. Hier ist Bedarfshalt: Wer aussteigen will, muß dies dem Schaffner spätestens in Benneckenstein/Harz mitgeteilt haben. Kurz vor Erreichen des Bf Eisfelder Talmühle (352 m über NN) mit seinem Fachwerk-Empfangsgebäude im „Harzer Heimatstil" zweigt nach links der Streckenabschnitt nach Hasselfelde ab.

Die Bahnlinie von hier über Stiege nach Hasselfelde besteht seit 1905. Sie führt im Behretal aufwärts bis zum Hp Birkenmoor (520 m über NN). Dabei sind Steigungen von 1:27 zu überwinden, und etwas später ist der höchste Punkt dieses Streckenabschnittes mit 523 m über NN erreicht. Nahe dem Bahnhof Stiege liegt die neu erbaute Schleife der 1983 wieder hergestellten Verbindung zur Selketalbahn, die auf historischer Trasse über Alexisbad nach Gernrode führt und den durchgehenden Zugverkehr zwischen Nordhausen und Gernrode ermöglicht (↗ c12). Nach kurzer Fahrt ist der auf der Hochfläche des Harzes gelegene Agrar- und Erholungsort Hasselfelde erreicht.

Die Harzquerbahn verläuft vom Bf Eisfelder Talmühle weiter parallel zur F 81. Am Hp Netzkater (302 m über NN) treffen sich vier Täler, die vielfältige Wandermöglichkeiten bieten. Ab hier verliert die Harzquerbahn ihren Gebirgscharakter. Der Streckenabschnitt von Ilfeld – mit schönem Fachwerk-Rathaus – bis Nordhausen verläuft im Tal der Goldenen Aue und führt durch die Arbeitersiedlung Niedersachswerfen. Rechts kommt die normalspurige Strecke von Ellrich nach Nordhausen in Sicht. Dahinter befindet sich die OdF-Gedenkstätte am Ort des ehemaligen faschistischen Konzentrationslagers „Dora-Mittelbau". Über den Hp Nordhausen-Krimderode und den Hp Nordhausen-Altentor erreicht der Zug sein Ziel, den Bf Nordhausen Nord, der neben dem Bahnhof der normalspurigen Strecke (↗ c14) liegt.





Halberstadt–Halle (Saale)

Die heutige Hauptverbindung zwischen dem industriellen Ballungsraum um Halle/Leipzig und dem nördlichen Harzvorland entstand in mehreren Abschnitten: Zwischen Halberstadt und Wegeleben 1862, von Wegeleben nach Aschersleben 1865, von Aschersleben nach Könnern 1871 und bis Halle schließlich 1872. Landschaftlich führt sie vom hügeligen Vorland des Harzes in südöstlicher Richtung bis Sandersleben an den Ostrand des Gebirges. Von hier aus verläuft sie ostwärts nach Könnern ins Saaletal und benutzt bis Halle-Trotha das Gotschetal, um in ihm in die Leipziger Tieflandsbucht zu gelangen.

Der Bf Halberstadt wird ostwärts verlassen, rechts biegt die Strecke nach Blankenburg/Harz (↗ c6) ab, und etwa einen Kilometer danach mündet ein Verbindungsgleis vom Bf Blankenburg (Harz) in die Strecke ein. An der rechts liegenden Blockstelle bietet sich rückwärts noch einmal die Silhouette von Halberstadt dar. Die Fahrt geht durch fruchtbares Ackerland, und nach Überqueren des Goldbaches ist Wegeleben erreicht. Der Bahnhof liegt weit außerhalb der von der frühgotischen Kirche überragten kleinen Stadt, in der auch das Rathaus aus der Renaissance- und Barockzeit sehenswert ist. Nach rechts zweigt die Strecke in Richtung Quedlinburg (↗ c10) ab, während die Trasse quer durch das Bodetal zwischen den Orten Hedersleben und Wedderstedt hindurch weiterverläuft. In der Nähe des Bf Hedersleben-Wedderstedt vereinigt sich die Selke, die südlich des Bahnhofs gekreuzt wird, mit der Bode. Nördlich erhebt sich aus der flachen Landschaft das bewaldete LSG „Hakel" (bis zu 241 m hoch), ein Wildforschungsgebiet mit seltenem Baumbestand.

Gatersleben an der Selke, bekannt durch das Forschungsinstitut für Genetik und Kulturpflanzenzüchtung, wird durchfahren. Von hier bis Aschersleben erstreckte sich früher ein Moorgebiet. Das Wasser der Selke wurde zu einem großen künstlichen See gestaut, der vor allem zur Fischzucht genutzt wurde. Seit dem 18. Jh. trockengelegt, trägt das Gelände links der Bahnlinie noch heute den Namen „Seeländereien".

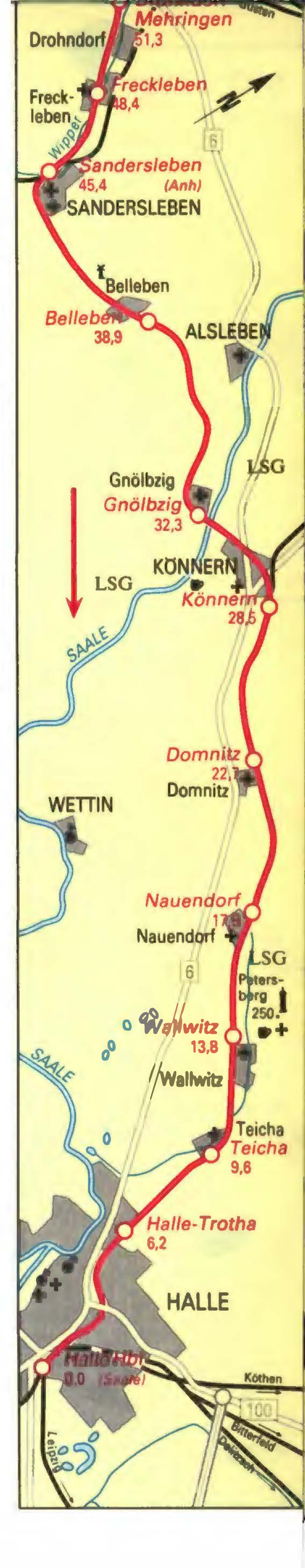
Am Bf Nachterstedt-Hoym deuten im Norden die langgestreckten Halden auf den Braunkohlebergbau hin. Die Tagebaue werden bald ausgekohlt sein, der Tagebau Nachterstedt wird dann nach seiner Flutung dem Leichtmetall-Halbzeugwerk als Brauchwasserreservoir zur Verfügung stehen. Der Bf Frose ist Umsteigestation für Reisende nach Quedlinburg (↗ c11) über Ballenstedt und Gernrode, wo die Selketalbahn (↗ c12) beginnt. Im Ort ist die spätromanische Stiftskirche sehenswertes Baudenkmal.

Von Nordwesten her wird entlang der Altstadt der Bf Aschersleben erreicht. Die Stadt gilt als ein „Tor" zum Ostharz und ist mit ihren Industrie-Förderanlagen, Bau- und Werkzeugmaschinen, Rohrleitungen sowie Zucker- und Gewürzverarbeitung – und als Verkehrsknoten der Eisenbahnstrecken nach Güsten und Sandersleben sowie der F 6, F 180 und F 185 bedeutungsvoll. Die vielseitige Industrie hat einen umfangreichen Güterverkehr zur Folge, den der Rangierbahnhof und die Anschlüsse zu 18 Betrieben bewältigen. Täglich kommen 32 Güterzüge auf dem Bf Aschersleben an und 25 verlassen ihn, im Reiseverkehr frequentieren ihn täglich 86 Züge. Als eine der ältesten Städte auf dem Gebiet der DDR bietet Aschersleben viele Zeugnisse seiner 1000jährigen Geschichte: Die mittelalterliche Stadtmauer mit 15 Wehrtürmen und Gräben ist rings um die Altstadt erhalten; an den Straßen und Plätzen eine Reihe von spätgotischen, Renaissance- und anderen historischen Häusern, das Rathaus entstammt in seinem Kern gleichfalls der Spätgotik, ebenso die Stephanikirche und ihre schöne Ausstattung. Älter noch ist die Marktkirche, ihre Ausstattung ist barock. Das Museum birgt Sammlungen zur Stadt- und Landschaftsgeschichte.

Nordostwärts verläßt die zweigleisige Strecke nach Güsten den Bahnhof, die Trasse nach Halle verläuft im Wippertal, vorbei am Bf Drohndorf-Mehringen. Links, jenseits des Flüßchens Wipper und der Landstraße, liegt ab hier parallel zu den Gleisen von Aschersleben die



Saalebrücke bei Könnern



zweigleisige Strecke von Güsten, die noch vor Sandersleben überquert wird. Rechts der Strecke liegt im Ort Freckleben die in Teilen erhaltene Burg der Magdeburger Erzbischöfe aus dem 12./13. Jh., aus der gleichen Zeit stammt die Dorfkirche.

Der Eisenbahnknoten Sandersleben ist erreicht. Links vom Bahnhof liegt die Kleinstadt in einem Talkessel an der Wipper. Renaissance-Rathaus und spätgotische Kirche deuten auf die lange Geschichte des Ortes hin. In Richtung Halle (Saale) führt die Strecke südlich um die Stadt herum, verläuft dann ostwärts über Belleben und Gnölbzig. Links der Bahnlinie prägen kegelförmige Halden das Landschaftsbild, Zeugen des einstigen Mansfelder Kupferschieferbergbaus. Hinter dem Bf Gnölbzig überquert die Strecke die Saale und nähert sich mit Kreuzung der F 6 und F 71 der Stadt Könnern. Von Norden her fädelt sich zugleich die Nebenstrecke aus Bernburg in den Bahnhof ein. Als Zentrum des Agrargebietes ist Könnern Standort zahlreicher kleinerer Industriebetriebe und landwirtschaftlicher Produktionseinrichtungen, welche die Stadtstruktur prägen. Aus dem Mittelalter stammt die Stadtkirche mit ihren spätgotischen Kunstwerken. Über die Bahnhöfe Domnitz und Nauendorf erreicht die Strecke das Gotschetal. Zwischen Nauendorf und Wallwitz ist links die 250 m hohe Porphyrkuppe des Petersberges sichtbar: Von seiner schon im frühen Mittelalter landschaftsbeherrschenden Bedeutung kündet die romanische Klosterkirche. Heute ist der Petersberg mit dem Tiergehege, der Sommergaststätte und dem Freibad sowie einem 73 m hohen Fernsehturm beliebtes Ausflugsziel.

Vorbei am Hp Teicha, wendet sich die Strecke nun nach Süden und dem Saalelauf zu. Am Bf Halle-Trotha liegt rechts die 1962/63 errichtete Wohnstadt Halle Nord. Von diesem Bahnhof besteht über Halle (Saale) Hbf nach Halle-Dölau elektrischer S-Bahn-Verkehr. Am Hp Zoo rechts der auf dem Gelände des Reilberges landschaftlich reizvoll angelegte Bergzoo. Links der Strecke der Galgenberg mit einem Denkmal für 20 junge Arbeiter, die während des Kapp-Putsches ihr Leben lassen mußten. Vom Hp Dessauer Brücke an fädelt sich die Strecke im Bogen um die nördlichen Wohnviertel ins Vorfeld des Hbf Halle (Saale) ein (↗ D2).

Wegeleben–Quedlinburg–Thale/Harz



Die Strecke von Halberstadt über Wegeleben nach Thale ist seit 1862 in Betrieb und führt aus dem nördlichen Harzvorland durch die Talaue der Bode bei Quedlinburg bis unmittelbar an das in Thale steil ansteigende Harzmassiv.

Vom Bf Wegeleben verläuft die Trasse fast südwärts, nach rechts zweigt sie von der Strecke nach Halle (↗ C9) ab und erreicht auf halbem Wege zwischen Ditfurt und Quedlinburg das Bodetal, das sie nun bis Thale/Harz nicht wieder verläßt. In Höhe des rechts liegenden 176 m hohen Sandsteinfelsens Lehofsberg fährt der Zug über die Bode und an ausgedehnten Blumenfeldern entlang. Seit dem 16. Jh. sind Blumenzucht und -samengewinnung um Quedlinburg heimisch. Heute ist hier dieser bedeutende Erwerbszweig mit wissenschaftlicher Forschung verbunden.

Nach Kreuzen der F 6 wird, in Fahrtrichtung rechts, die über 1000jährige Altstadt Quedlinburgs mit der romanischen Kirche auf dem Stiftsberg und dem gegenüberliegenden, historisch bebauten Münzenberg sichtbar. Erstmals 922 genannt, war „Quitilingaburg" sächsische Kaiserpfalz und seit 936 Sitz des von Otto I. gegründeten adligen Damenstifts, welches die Geschichte der Stadt bis ins vorige Jahrhundert mitprägte. Im späteren Mittelalter Handels- und sogar Hansestadt, hat Quedlinburg sein historisches Bild bewahrt und ist in seiner Gesamtheit ein städtebauliches Denkmal von europäischem Rang.

Die romanische Stiftskirche ist das bedeutendste Baudenkmal, in ihrer Krypta befinden sich die Grabstätten Königs Heinrich I. und seiner Gemahlin Mathilde. Das Schloß daneben ist ein Renaissancebau (Museum). Gleichfalls aus dem 11. Jh. erhalten blieb die Krypta in der südlich vom Burgberg gelegenen Wipertikirche. Unterhalb des Schloßberges stehen das Klopstockhaus (Museum) und der Finkenheerd als sehenswerte historische Fachwerkbauten. Nahe der barokken Blasiikirche das älteste erhaltene Fachwerkhaus Word 3. Um den Markt mit dem Rathaus aus der Zeit der Spätgotik und Renaissance – davor das Roland-Standbild und im Inneren historische Räume – eine Vielzahl schöner und restaurierter Fachwerkhäuser. Neben der das Stadtbild bestimmenden Fachwerkarchitektur kann man viele wertvolle Renaissance- und Barockbauten finden.

Ein eisenbahnhistorisches Baudenkmal ist auch das neugotische Empfangsgebäude des Bahnhofs, der im Südosten der Stadt, vor der hier zum Park umgestalteten einstigen Befestigungsanlage, errichtet wurde. Von ihm ausgehend, verläuft die Trasse schnurgerade auf den Harzrand zu.

Auf halbem Wege nach Thale/Harz zweigt nach links die Strecke zum Bf Gernrode (Harz) ab (↗ c11), und bei Neinstedt sind rechts die bizarren Sandsteinfelsen der Teufelsmauer zu sehen. Hier schwenkt die Strecke nach Westen und führt am etwa 200 m ansteigenden Gebirgsrand entlang. Wie durch eine enge Pforte zwängen sich die Bode, die Landstraße und die Eisenbahn ins Stadtgebiet von Thale, vorbei am Stahlwerk bis zum Hauptbahnhof. Sein Empfangsbau im „Harzer Heimatstil" liegt unmittelbar am Stadtpark, während sich der Stadtkern an den Harzhang schmiegt. Die reizvolle Lage am Bodeaustritt, die beliebten Ausflugsplätze und die schöne Naturbühne des Harzer Bergtheaters locken ganzjährig Urlauber- und Touristenströme nach Thale/Harz.

Seit 1970 führt die Personenschwebebahn mit 26 Kabinen von der Talstation am Jägerplatz im Bodetal über eine Entfernung von 678 m zur 244 m höher gelegenen Bergstation an der „Walpurgishalle" auf dem Hexentanzplatz. Die Kabinen verlassen im 24-Sekunden-Abstand die Tal- und Bergstation für die vier Minuten dauernde Fahrt. Zur Roßtrappe führt ein Sessellift. Von den sagenumwobenen Felsen der Roßtrappe und des Hexentanzplatzes hat man einen großartigen Ausblick auf die Naturschönheiten des tief in den Gebirgsrand eingeschnittenen Bodetales. Nach Norden liegt vor der weithin sich erstreckenden Flachlandschaft Thale mit ausgedehnten Industrieanlagen.

Quedlinburg–Frose

Vom Bf Frose, an der Hauptstrecke Halle (Saale)–Halberstadt (↗ C9), baute die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn 1868 eine nach Ballenstedt abzweigende, 15,8 km lange Stichbahn, um die kleine Residenzstadt an das Eisenbahnnetz anzuschließen und damit den weitreichenden Beziehungen des Herzogshauses zu dienen. Der 14 km lange Abschnitt Ballenstedt–Quedlinburg wurde dann 1885 in Betrieb genommen, und damit war eine geschlossene Bahnverbindung hergestellt. Landschaftlich führt die Strecke durch das Bodetal und im Tal des Wellbaches an den Harzrand, wechselt in das Selketal und berührt das sich westlich von Aschersleben erstreckende Braunkohleabbaugebiet.

Von Quedlinburg (↗ C10) verläuft die Strecke parallel zu der nach Thale/Harz und zweigt von dieser nach Überqueren des Wellbaches südwärts ab. Im Bogen ist noch einmal die Silhouette der 1000jährigen Stadt zu sehen. Hinter dem Hp Quedlinburg-Quarmbeck quert der Zug die Straße und fährt parallel zu dieser am Harz entlang. Rechts liegt der Muschelkalkrücken des 248 m hohen Münchenberges mit seinem Naturschutzgebiet.

Von bewaldeten Bergen umgeben, folgt der Kurort Bad Suderode. Hier werden besonders Lungenerkrankungen, Herz-Kreislauf- und neurologische Krankheiten behandelt. Für Wanderungen ins Bodetal und ins Selketal ist der Ort Ausgangspunkt.

Nur 1,5 km weiter wird der Bf Gernrode (Harz), am Nordrand der Stadt und unmittelbar südlich des 250 m hohen Bückeberges, erreicht. Hier beginnt die reizvolle Schmalspurstrecke der Selketalbahn (↗ c12). Heute als Kur- und Ferienort weithin geschätzt, war Gernrode schon im 10. Jh. ein bedeutender Ort am Nordharz. Davon kündet die ottonische Stiftskirche, der älteste noch stehende Steinbau auf dem Gebiet der DDR. Die Unterteile der Westtürme und das Kirchenhaus des ab 961 errichteten Baues wurden im 12. Jh. umgestaltet, ihre heutige Gestalt erhielt die Kirche mit der Restaurierung im 19. Jh.; herausragend ist im Inneren das Heilige Grab aus dem 11. Jh. mit seinem reichen bildplastischen Schmuck.

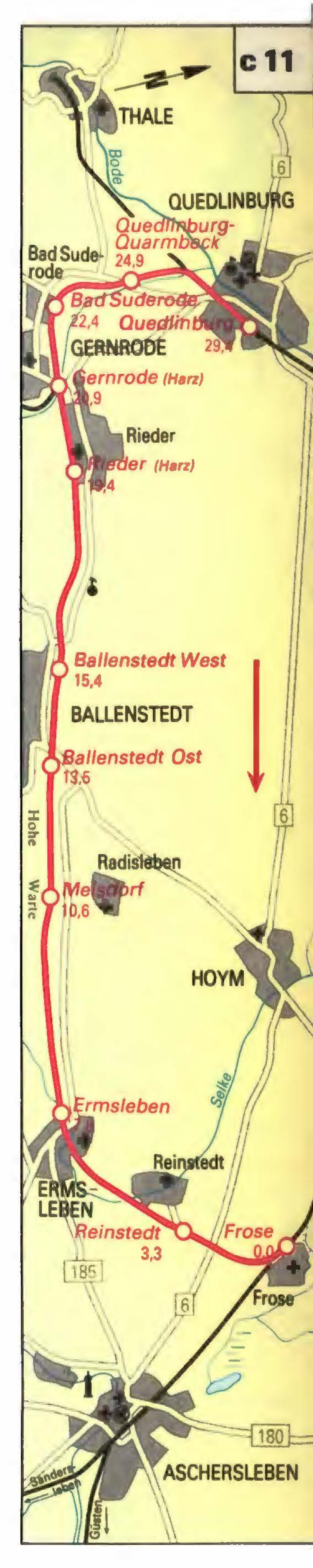
Ab Gernrode führt die Strecke ostwärts über Rieder nach Ballenstedt. Die kleine Stadt liegt in waldreicher Umgebung am Unterharz. Links die Sandsteinfelsen der bis zu 244 m hohen Schierberge, nahe der mittelalterlichen Rosenburg die Steinberge mit einem Naherholungszentrum.

In der Nähe der ersten Bahnstation, dem Hp Ballenstedt West, liegt das aus einem romanischen Stift barock um- und neugebaute Schloß. Daneben das gleichfalls barocke Schloßtheater, Marstall und Gasthaus (Museum) sowie der von Lenné gestaltete Park. Nahe dem Bf Ballenstedt Ost mit seinem backsteinernen Empfangsgebäude von 1890 liegt das historische Stadtzentrum mit Teilen der alten Befestigung, dem Fachwerk-Rathaus aus der Barock- und dem dreiflügeligen Oberhof aus der Renaissancezeit.

Bei der Weiterfahrt folgt rechts der Ortsteil Opperode, Halden und kleine Schächte deuten hier auf den früheren Steinkohlebergbau hin. Etwa fünf Kilometer südlich liegt die festungsartig ausgebaute mittelalterliche Burg Falkenstein, ein Besuch lohnt hier nicht nur das Jagdmuseum.

Am Hp Meisdorf erreicht die Trasse das Selketal. Nach Norden breitet sich der aus Muschelkalk bestehende Höhenzug „Hohe" aus, südwärts gehen die Harzausläufer ins Mansfelder Land über. Im abflachenden Selketal erreicht der Zug das Landstädtchen Ermsleben. Südlich liegt auf einem Hügel die Konradsburg, erhalten ist von der romanischen Klosterkirche der Chor mit Krypta.

Nach erneutem Überqueren der Selke kommt links der Ort Reinstedt ins Blickfeld. Von hier an verläuft die Strecke am Westrand der einstigen „Seeländereien", einem seit dem 18. Jh. trockengelegten Moorgebiet mit künstlichem See (↗ C9). Rechts kommt die Hauptstrecke von Aschersleben heran, und beide Gleise münden in den Bf Frose ein.





Gernrode–Alexisbad–$\frac{\text{Harzgerode}}{\text{Stiege}}$

Die Selketalbahn fährt seit 1887 von Gernrode am Nordhang des Harzmassivs bis Mägdesprung und seit 1888 weiter über Alexisbad nach Harzgerode (17,5 km). Von der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahngesellschaft erbaut, ist sie die älteste der Harzbahnen. 1892 wurde der 25,7 km lange Streckenabschnitt Alexisbad–Stiege–Hasselfelde (↗ c8) fertiggestellt; er gehörte ursprünglich zur Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn. Die 1000 mm Spurweite entspricht der der Harzquerbahn. Die unter Denkmalschutz stehende Schmalspurbahn erschließt für Urlauber und Touristen das schöne obere Selketal. Umfangreich ist auch der Gütertransport auf dieser Strecke, deshalb wurde 1983 ihr 1946 abgebauter Abschnitt zwischen Straßberg und Stiege – und damit die Verbindung zur Harzquerbahn mit ihrem günstigen Transportweg zur Regelspurbahn nach Nordhausen – wiederhergestellt.

Der Bahnhof der schmalspurigen Selketalbahn liegt in Gernrode dem der Regelspurstrecke Quedlinburg–Frose (↗ c11) unmittelbar gegenüber und ist mit zahlreichen Rangiergleisen, Lokschuppen, Wasserkran und Kohlebansen ausgestattet. Um auf die Hochfläche des Harzes zu gelangen, fährt die Bahn in einem großen Bogen um Gernrode, am Wellbach entlang, der an seinem Austritt aus dem Gebirge links der Trasse zum Osterteich gestaut ist. Im steilwandigen Ostergrund muß der Zug beträchtliche Steigungen überwinden. Der Platz für den Bahnkörper wurde teilweise durch Felsabsprengungen gewonnen. Nach Queren eines Ausläufers des „Heiligen Teiches" erreicht der Zug den Hp Sternhaus Haferfeld (381 m über NN). Dann geht es in das Rambergmassiv hinein, wo mit einer Steigung von 1:25 der steilste Abschnitt folgt. Die anschließende Hochfläche bildet die Wasserscheide zwischen Bode und Selke. Am Hp Sternhaus Ramberg ist der höchste Punkt der Strecke (413 m über NN) erreicht, von hier kann man zur 561 m hohen Viktorshöhe wandern.

Auf dem starken Gefälle am Ramberg begleiten die quietschenden Bremsgeräusche des Zuges die Fahrt. Am Ende der Gefällestrecke wird hoch oben links die Ruine der Heinrichsburg sichtbar. Die Bahnlinie quert hier zweimal die F 185, führt dabei in großem Bogen um die Heinrichsburg herum und erreicht den Bf Mägdesprung (295 m über NN) mit seinem zweigeschossigen Empfangsgebäude. Der zu Harzgerode gehörende Ortsteil liegt jenseits der Selke. An die hier traditionsreiche Eisenverhüttung erinnert ein gußeiserner Obelisk. Erhalten sind auch historische Gießereigebäude aus dem 18. und 19. Jh. Die Strecke führt um Mägdesprung herum in das enge Selketal; unmittelbar neben der Bahnlinie verläuft die Straße entlang dem Berghang, und der Zug erreicht den Hp Drahtzug. Vom Karlswehr oberhalb des Haltepunktes stürzt die Selke einige Meter in die Tiefe. Dann geht es wieder bergauf, und durch enge Bögen wird der Bf Alexisbad (325 m über NN) erreicht. Der Abzweigbahnhof mit drei Bahnsteigen ist eine wichtige Betriebsstelle der Selketalbahn. Die Lokomotiven der Personenzüge nehmen hier Wasser und Kohle, wofür zwei Wasserkrane sowie ein Kohlebansen vorhanden sind. Der 1810 gegründete Ort Alexisbad gehört heute, genau wie Mägdesprung, zu Harzgerode. Die historischen Badehäuser in reicher Holzarchitektur, Kirchen, Luisentempel und viele Erholungsheime bestimmen das Ortsbild.

Die Trasse in Richtung Harzgerode biegt von der Strecke nach Stiege links ab, überquert auf einer Brücke erneut die Selke und anschließend die F 242. Die 3 km lange Strecke nach Harzgerode verläuft in Steigungen, wobei sich der Bahnkörper dicht an den Berghang drängt. Abermals wird die Straße gekreuzt, und durch das Lange Tal erreicht der Zug Harzgerode (400 m über NN). Die Rodung, auf die der Ortsname hindeutet, entstand bereits im frühen Mittelalter. Vom 16. Jh. an war die Stadt Zentrum des Bergbaus; Fachwerkhäuser und die barock umgebaute Kirche mit schöner Ausstattung prägen das Stadtbild. Von ihrer Zeit als bernburgische Residenz zeugt das Renaissanceschloß. Im Norden der Stadt ist die 1930/31 im Bauhausstil errichtete Kinderheilstätte ein interessantes Baudenkmal.

Vom Bf Alexisbad aus führt der Streckenzweig nach Stiege. Jenseits der Selke steht hoch oben auf dem Fels als Zeichen des Mägdesprunger Eisenkunstgusses die Gußeiserne Vase – wegen der eingeritzten männlichen und weiblichen Vornamen vom Volksmund „Verlobungsurne" genannt. Von dieser Stelle aus bietet sich eine vortreffliche Sicht ins Tal mit den von Alexisbad ausgehenden Bahnstrecken. Die Bahnlinie führt weiter durchs Selketal; vorbei an der Schneidemühle und einem alten Steinbruch wird der Bf Silberhütte (Anh), 335 m über NN, erreicht. Der Name deutet auf die Erzvorkommen hin, die hier bis zum ersten Weltkrieg abgebaut wurden. Zwischen Silberhütte und dem benachbarten Neudorf bestand von 1886 bis 1909 eine 4,5 km lange Industriebahn mit 750 mm Spurweite. Ihre Trasse zeigt sich noch am Sommerweg der Straße zwischen den beiden Orten und am Flurstück Biewende.

Holzlagerplätze und Sägemühlen kennzeichnen das „produktive" Tal. Links das Anschlußgleis der Fabrik Rinkemühle, hier stehen fast immer Güterwagen mit Holzfässern beladen. Das Tal verbreitert sich, und das auf einer Hochfläche liegende Straßberg, überragt von der barocken Kirche, wird sichtbar.

Bis 1983 endeten im Bf Straßberg (Harz), 363 m über NN, die Züge. Nach dem Neuaufbau des 10 km langen Abschnitts bis Stiege befuhr diesen im November 1983 wieder der erste Personenzug, seit Februar 1984 dient die Strecke vor allem auch dem Kohletransport zum Heizkraftwerk Silberhütte. Die neue Linienführung folgt ab Straßberg fast genau der ehemaligen Trasse über die Stationen Güntersberge (420 m über NN), die kleinste Stadt im Bezirk Halle mit reizvollen Fachwerkhäusern und vielbesuchter Höhenluftkurort; Friedrichshöhe (454 m über NN), Ortsteil von Güntersberge auf der Hochfläche, 1786 als Poststation eingerichtet; Albrechtshaus (467 m über NN) mit großer Tuberkulose-Heilstätte von 1897 nach Stiege, dem auf einer gerodeten Hochfläche liegenden, von Wiesen und schönen Buchenwäldern umgebenen Erholungsort. Der Bf Stiege wurde 1984 völlig neu gestaltet. An seinem Westende befindet sich die große Kehrschleife, die das Umsetzen der Lokomotiven an das jeweils andere Zugende bei den Zügen aus Richtung Nordhausen Nord nach Alexisbad und umgekehrt erübrigt. Auffallend sind durch ihr Orange die Weichenlaternen der Rückfallweichen, die orange-weiß gestreiften Ankündigungsbaken und die schräg gestreiften Baken an den Signalen. Planmäßig gibt es täglich drei Personenzugverbindungen von Gernrode über Stiege bis Eisfelder Talmühle zur Harzquerbahn (↗ C8).

Selketalbahn bei Alexisbad





Magdeburg–Sangerhausen–Erfurt



Die 167 km lange Verbindung zwischen Magdeburg und Erfurt hat eine wechselvolle Geschichte, da sich die Strecke aus mehreren, zwischen 1839 und 1879 erbauten Abschnitten zusammensetzt: So entstanden Magdeburg–Schönebeck 1839, Schönebeck–Staßfurt 1857, Staßfurt–Güsten 1865, Güsten–Blankenheim 1879, Blankenheim–Sangerhausen wiederum schon 1866 und Sangerhausen–Erfurt ebenfalls 1879. Der Abschnitt Güsten–Blankenheim ist dabei Teil der sogenannten „Kanonenbahn" gewesen, einer von den preußischen Militärs initiierten Truppentransport-Eisenbahn. Im heutigen Schienennetz der Deutschen Reichsbahn ist die Strecke ein bedeutender Gütertransportweg. Landschaftlich führt sie aus der Börde heraus, durch das Harzvorland, in das Agrargebiet der Goldenen Aue und durch die Thüringer Pforte in das Thüringer Becken.

Magdeburg (↗ C3) wird in südlicher Richtung durch die von der Schwerindustrie und vom Maschinenbau geprägten Vororte, parallel zur Elbe, verlassen. Im Bf Schönebeck (Elbe) zweigt die Trasse südwestwärts von der nach Halle (Saale) Hbf führenden Strecke (↗ C4) ab und durchquert den Stadtteil Salzelmen. Der heutige Bf Schönebeck-Salzelmen wurde erst 1872 eingerichtet. Bis Staßfurt geht die Fahrt durch die Magdeburger Bördelandschaft mit ihren von der Kali- und Steinsalzindustrie gekennzeichneten Gebieten. Kurz vor dem Bf Staßfurt quert die Strecke die Bode. Die alte Salzpfännerstadt erlangte vor allem durch die seit 1875 entstandene Kaliindustrie mit nachfolgenden Chemiefabriken und dem Maschinenbau und seit den sechziger Jahren durch das Fernsehgerätewerk wirtschaftliche Bedeutung. Am Südende des Bahnhofs zweigt die Nebenbahn über Egeln nach Blumenberg westwärts ab. Kurz vor dem Bf Güsten kommen von Osten die Strecken vom Bf Calbe (Saale) West und vom Bf Bernburg hinzu. Mit diesen Strecken und mit einigen Dienststellen der Deutschen Reichsbahn ist Güsten ein wichtiger Eisenbahnknoten im Güter- und Personenverkehr. Unmittelbar vor dem Empfangsgebäude überquert die F 185 die Strecke. Weithin sichtbar der zum Bahnbetriebswerk gehörende 50 m hohe Schornstein des Kesselhauses mit seiner „Halskrause", einem Wasserbehälter.

Im Tal der Wipper verläuft parallel zur Strecke die Bahnlinie nach Aschersleben, hinter Giersleben zweigt diese links ab. An der Blockstelle Heidelberg biegt die Strecke in einem engen Bogen nach Süden ab, und bald darauf trifft sie erneut auf Parallelgleise, die zur Trasse Aschersleben–Halle (Saale) gehören (↗ C9) und wipperaufwärts jenseits der Straße nach Sandersleben verlaufen. Die Bahnlinie überquert zuerst diese Straße, gleich darauf die Gleise der Strecke Aschersleben–Halle (Saale) und schließlich die Wipper. Der Bf Sandersleben (Anh), Eisenbahnknoten der Strecken Halle (Saale)–Halberstadt (↗ C9) und Magdeburg–Erfurt, ist erreicht.



Weiter geht es im Wippertal bis Hettstedt; hier bereits kennzeichnen Abraumhalden des Kupferschieferbergbaues das Mansfelder Hügelland und sein schon mittelalterliches Bergbaugebiet. Hettstedt ist Zentrum der Buntmetallurgie in der DDR mit dem Mansfeld-Kombinat und der dazugehörenden Kupfer-Silber-Hütte, der Bleihütte und dem Walzwerk. In der Mitte der alten Bergbau- und Hüttenstadt zeigen sich spätgotische Kirche, Rathaus und Schloß – Restbau einer mittelalterlichen Wasserburg. Im südlichen Haldengebiet steht das Denkmal für die hier aufgestellte erste deutsche Dampfmaschine. Der Bahnhof liegt am Südrand der Stadt an der F 180. Etwas weiter südwärts zweigt die kurze Nebenbahn nach Heiligenthal ab. In vielen Bogen verläuft die Strecke weiter durch das Mansfelder Land, kreuzt am Hp Siersleben die F 180 sowie östlich von Klostermansfeld (sehenswert ist hier die romanische Klosterkirche) die in den Harz führende F 242 und nimmt die von Wippra kommende Nebenstrecke auf. Halden bestimmen die Bergbaulandschaft; bei Helbra, einem typischen Bergarbeiterort – in seiner Mitte eine ebenfalls romanische Dorfkirche – liegt östlich der Strecke eine große Hütte des Mansfeld-Kombinats. Südlich des Hp Hergisdorf kommen von links die Streckengleise aus



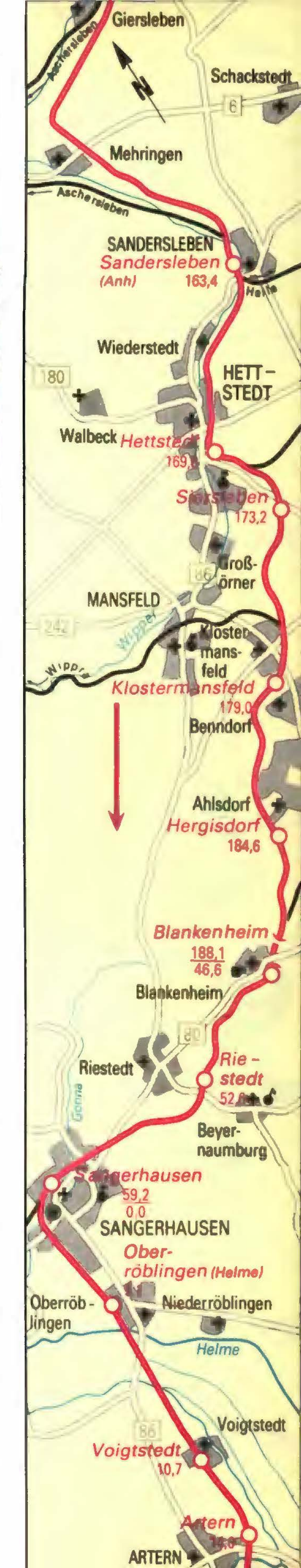
Empfangsgebäude des Magdeburger Hauptbahnhofs, erbaut 1882

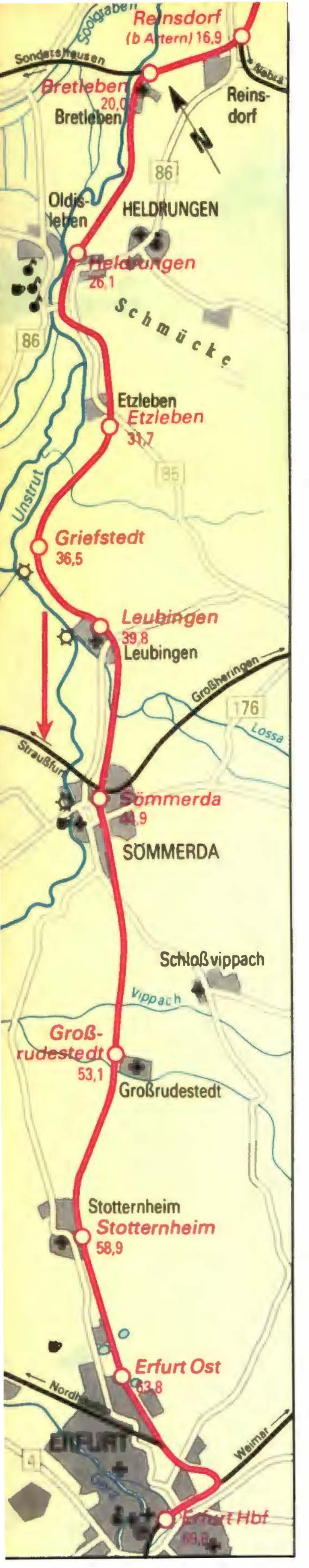
Halle (Saale) Hbf (↗ C14) heran. Im Bf Blankenheim Trennungsbahnhof vereinigen sich beide Strecken. Der 875 m lange Blankenheimer Tunnel (Foto ↗ S. 185) führt unmittelbar anschließend durch den Sandsteinfels des Hornberger Sattels. Vor seinem Westportal liegt der Bf Blankenheim. Im südlich des Bf Riestedt hinter einem Höhenrücken gelegenen Ort Beyernaumburg gibt es Reste einer karolingischen Burganlage.

Danach senkt sich die Strecke in die Goldene Aue, kreuzt die F 80 und überquert das Flüßchen Gonna. Rechts, unübersehbar, das Wahrzeichen des Sangerhäuser Bergbaues: die kegelförmige Halde „Hohe Linde" des Thomas-Müntzer-Schachtes. Der Bf Sangerhausen liegt am Nordrand der Industriestadt, die heute zusammen mit Mansfeld das Zentrum des Kupferschieferbergbaues in der DDR bildet und seit 1946 ihre Einwohnerzahl verdoppelt hat. 1963 entstand das neue Bahnhofs-Empfangsgebäude mit der zweigeschossigen Eingangshalle. Die mittelalterliche Stadt entwickelte sich um den langgestreckten Straßenmarkt und ist in ihrer baulichen Gestalt in großen Teilen erhalten. Von der einstigen Rangordnung der Stadt zeugen die romanische Ulrichskirche, die gotische Pfarrkirche am Markt mit ihrer schönen Ausstattung, das Rathaus und das „Alte Schloß". Das „Neue Schloß" (Kreisgericht) ist ein Renaissancebau. Rings um den Markt und an den historischen Hauptstraßen Bürgerhäuser aus dem 16.–19. Jh. Im Norden der Stadt ist die Kupferhütte des 19. Jh. erhalten; im Spengler-Museum, nahe dem Bahnhof, Ausstellungen zur Regional- und Kupferbergbau-Geschichte sowie paläontologische Funde. Seit 1903 besteht das vielbesuchte Rosarium, das über 6000 Rosenarten zur Schau stellt.

In Richtung Erfurt umfährt der Zug westlich Sangerhausen, rechts zweigt die Strecke nach Nordhausen (↗ C14) ab, und südwärts geht es vorbei an neu erbauten Wohngebieten und dann durch Einschnitte und auf Dämmen entlang der F 86 in die Helme-Niederung. An deren Rand sind gleichfalls die markanten Spitzhalden zu sehen. Südlich von Oberröblingen kreuzt die Bahn die Helme und die F 86. Es folgt das Landschaftsgebiet Helme-Unstrut zwischen Kyffhäusergebirge im Westen und dem Höhenzug der Schrecke im Südosten. Der Bahnhof der kleinen Industrie- und Agrarstadt Artern liegt am östlichen Stadtrand. Die Strecke führt weiterhin südwärts über die Unstrut und quert das breite Ried an dessen rechtem Ufer. Am Hp Reinsdorf (b Artern) zweigt, kurz vor der Kreuzung mit der F 86, die Unstruttalbahn (↗ d4) südostwärts ab.

Die Strecke verläuft westwärts im Unstruttal bis Bretleben. Hier verläßt die Nebenbahn nach Sondershausen über Bad Frankenhausen –







Bahnviadukt bei Heldrungen, im Hintergrund die Sachsenburg

das Kyffhäusermassiv ist im Nordwesten zu erkennen – die Hauptstrecke. In südlicher Richtung geht es zum Bf Heldrungen, der etwa drei Kilometer westlich der Kleinstadt liegt. Von der Bahnlinie aus ist die in der Renaissance zur Festung umgebaute Wasserburg aus dem Mittelalter zu sehen. Mit ihrer Restaurierung entstand die Gedenkstätte des deutschen Bauernkrieges, welche an den hier eingekerkerten und gefolterten Thomas Müntzer erinnert. Landschaftlich reizvoll ist der folgende Streckenabschnitt, der zwischen den Höhenrücken der Hainleite im Westen und der Schmücke im Osten am Flußdurchbruch der Unstrut und Wipper südwärts führt. Am Hang der Hainleite ragen aus den Baumwipfeln die Ruinen der oberen und unteren Sachsenburg hervor. Sie beherrschten einst diese wichtige Engstelle der Thüringer Pforte und die hier verlaufende alte Handelsstraße.

Nach der Wippermündung, und schon im Unstruttal, quert die Strecke die F 85 zweimal, um sich dann durch Landwirtschaftsgebiete, südlich von Leubingen über das Flüßchen Losse hinweg, Sömmerda zu nähern. In dessen Turmbahnhof führt unter der Hauptbahn nach Erfurt die Nebenstrecke von Großheringen nach Straußfurt hindurch – im Volksmund „Pfefferminzbahn" (↗ S. 201) genannt. Profilbestimmend für Sömmerda ist der größte Industriebetrieb des Bezirkes Erfurt, das Robotron-Büromaschinenwerk mit über 12000 Beschäftigten. Von der älteren Geschichte der Stadt künden Teile der einstigen Befestigung im Osten des Stadtkerns. Aus der Zeit der Spätgotik und Renaissance erhalten ist das Rathaus, darin Gedenkstätte für die Opfer des Kapp-Putsches. Spätgotisch ist auch die Pfarrkirche mit ihrer interessanten Ausstattung.

Auf dem 25 km langen Streckenabschnitt bis Erfurt besteht starker Berufsverkehr, da aus dem Gebiet einschließlich der Bezirksstadt viele Beschäftigte des Robotron-Werkes nach Sömmerda fahren. Durch das Agrargebiet wird über Großrudestedt und Stotternheim von Norden her Erfurt erreicht. Vor dem Bf Erfurt Ost wurde 1959 am Fuße des Tafelberges der Thüringer Zoopark eingerichtet, der auch vom Aussterben bedrohte einheimische Tierarten hegt. Es folgen der auf ehemaligem Flugplatzgelände errichtete Wohnkomplex Roter Berg, am Stadtteil Nord links die Erfurter Saline, dann das Naherholungsgebiet, 1972/76 aus einem Baggersee geschaffen. Rechts kommen die Strecke von Nordhausen (↗ C15) und die Schnellbahntrasse hinzu. Dann führt die Strecke im Bogen nach Westen, unter der aus Richtung Weimar kommenden elektrifizierten Hauptbahn (↗ D8) hindurch und am hellen Gebäude des Ablaufstellwerkes im Rangierbahnhof vorbei, in den Erfurter Hbf (↗ D9).

Halle (Saale)–Sangerhausen–$\frac{\text{Stolberg}}{\text{Nordhausen}}$–Heiligenstadt

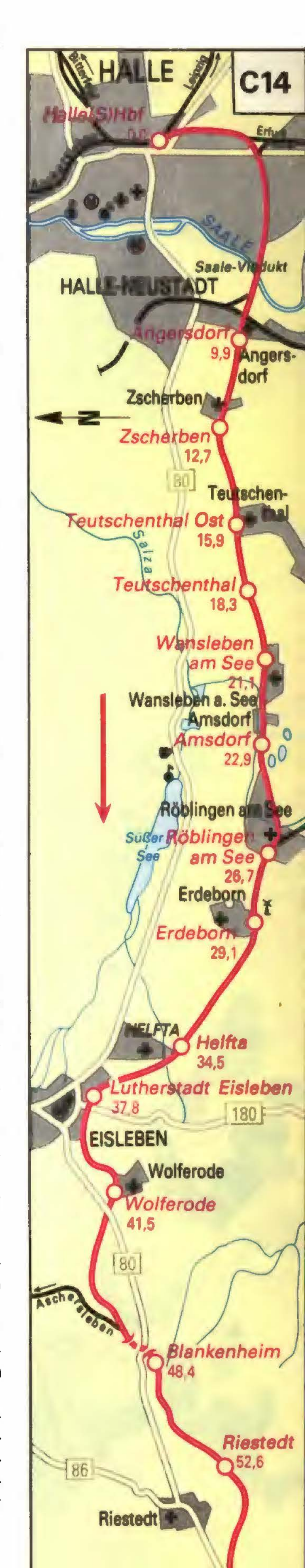
Die von Halle über Eisleben nach Nordhausen führende Eisenbahn wurde 1866 und von hier 1867 über Heiligenstadt nach Kassel in Betrieb genommen. Heute stellt die Strecke bis Arenshausen im Netz der Deutschen Reichsbahn eine wichtige Verbindung zwischen dem Industrieraum um Halle/Leipzig und dem Südharz mit seinen Rohstoffvorkommen sowie dem Eichsfeld dar. Sie trägt im Güterverkehr vor allem die Abfuhr des im Südharz und im Unstrut-Gebiet abgebauten Kalis. Landschaftlich führt sie aus der Leipziger Tieflandsbucht durch das östliche und südliche Harzvorland, entlang der Goldenen Aue durch die Pforte zwischen Ohm und Dün mit einer Länge von 156 km „hinauf" ins Eichsfeld.

Der Bf Halle (Saale) Hbf (↗ D2) wird in südlicher Richtung verlassen und in großem Bogen die Südstadt mit ihren ausgedehnten Wohn- und Industriegebieten umfahren. Über die Nord-Süd-Achse der Leninallee hinweg verläuft die Strecke dann zwischen Neubaugebieten westwärts. Nach einem Einschnitt folgt im Stadtteil Wörmlitz der Saaleviadukt. Rechts dehnt sich auf einem etwa 1000 ha großen Gebiet die seit 1964 neu erbaute Chemiearbeiterstadt Halle-Neustadt für 100 000 Einwohner aus. Nach Norden zweigt die S-Bahn-Strecke über Halle-Neustadt nach Halle-Dölau ab, kurz darauf wird die von Halle-Neustadt nach dem Industriegebiet Schkopau und Merseburg südwärts verlaufende Schnellbahntrasse gekreuzt. Anschließend an den Bf Angersdorf bezeugen links alte Werksanlagen den hier beginnenden Kalibergbau, und am Bf Teutschenthal zieht sich längs der Bahn das Kaliwerk hin, begleitet von hohen Abraumhalden. Zwischen dem Hp Wansleben am See und dem Hp Amsdorf liegt nahe der Straße ein Tagebau, in dem besonders paraffinreiche Kohle gewonnen wird. Das Gelände nördlich der Bahnlinie nahm der ehemalige Salzige See ein, er wurde 1892/94 trockengelegt, als sein Wasser in die Mansfelder Kupfergruben eingedrungen war. Etwa drei Kilometer nördlich liegt der heute als Naherholungszentrum erschlossene Süße See mit dem spätgotischen Wohnschloß der Mansfelder Grafen (Jugendherberge) in Seeburg, mit Campinggelände und Segelhafen. Nach Röblingen am See zweigt südwärts eine Strecke ab, die sich ab Querfurt in die beiden Nebenbahnen nach Vitzenburg und Merseburg teilt. Hinter dem Bf Helfta ist östlich das NSG „Süßer See" einsehbar.

Der Bf Lutherstadt Eisleben liegt am südöstlichen Stadtrand. Die Bergbau- und Geburtsstadt des Reformators ist zugleich eine der ältesten zwischen Harz und Elbe. Inmitten der durch viele Baudenkmale geprägten Altstadt befindet sich der Markt mit spätgotischem Rathaus, davor das Lutherdenkmal mit der mittelalterlichen Andreaskirche und den Stadtsitzen der mansfeldischen Grafen aus der Renaissance- und Barockzeit. Reformationsgedenkstätten sind das Geburts- und das Sterbehaus Martin Luthers. Am August-Bebel-Platz steht das von den Faschisten aus Puschkino geraubte und durch Eislebener Arbeiter gerettete Lenindenkmal. Neben diesen historischen Stätten prägt das Mansfeld-Kombinat „Wilhelm Pieck" mit seiner Kupferhütte die städtische Struktur.

Durch die Haldenlandschaft südwestwärts führt die Strecke vorbei an Wimmelburg, wo die romanische Klosterkirche inmitten der Bergbaulandschaft erhalten blieb. Dann kommt von Norden die Hauptbahn aus Magdeburg (↗ C13) an die Strecke heran, und gemeinsam vorbei am Bf Blankenheim Trennungsbahnhof und durch den 875 m langen Blankenheimer Tunnel führend, erreichen die Gleise den Bf Blankenheim. Riestedt und Sangerhausen sind die nachfolgenden Stationen (↗ C13).

Ab Sangerhausen verläuft die Strecke in der Helme-Niederung parallel zur F 80 zwischen südlichem Harzvorland und Nordrand der Goldenen Aue. Vor dem Bf Wallhausen (Helme) überqueren beide Verkehrswege den bereits 781 erwähnten „Sachsengraben", der die frühmittelalterliche Grenze zwischen den Gebieten der Sachsenherrscher





und der thüringischen Grafschaften bildete. Im Süden erhebt sich der Kyffhäuser mit dem oberhalb der ausgedehnten Reichsburg – einer der größten mittelalterlichen Feudalsitze – 1891/96 errichteten Kyffhäuser-Denkmal. Die Kyffhäuser-Burg diente der Kaiserpfalz – nahe Tilleda/Kyffhäuser – unterhalb des Kyffhäusermassivs als Schutz. Auf der höchsten Erhebung, dem 447 m hohen Kulpenberg, steht der 94 m hohe Richtfunkturm der Deutschen Post mit Besucherplattform und Turmcafé.

Nahe dem Bf Roßla kreuzt die Strecke die F 80, die Kleinstadt wird wegen ihrer schönen Fachwerkhäuser gern besucht. Der Bf Berga-Kelbra liegt zwischen den beiden Orten, die einstige Ackerbürgerstadt Kelbra entwickelte sich mit dem 1968/72 am Fuße des Kyffhäusers angelegten Helme-Rückhaltebecken zum Erholungsort. Als Dauerstaubecken von 600 ha Größe mit einem Reservestaugebiet von weiteren 950 ha schützt es die Goldene Aue vor Hochwasser und dient der Karpfenzucht. Zugleich stellt es ein Wasserreservoir für die Landwirtschaft dar und ist mit Badestrand und Campinggelände Anziehungspunkt für Erholungssuchende.

Im Bf Berga-Kelbra zweigt die 1890 bis Rottleberode erbaute und 1923 nach Stolberg/Harz erweiterte Stichbahn ab. Im Bahnhofsbereich verläßt sie die Hauptstrecke nach Norden, überquert die F 80 und führt im Tal der Thyra, parallel zur Landstraße, nach Stolberg. Bis Uftrungen gibt sich die dem Harz vorgelagerte Buntsandsteinzone an den roten Böden zu erkennen. Rückwärts sehend, bietet sich ein eindrucksvoller Blick durch das Thyratal auf den Kyffhäuser. Kurz vor dem Hp Uftrungen weitet sich das Tal zu einer Senke im ausgelaugten Zechsteingebiet. Links liegen die Gebäude und der Eingang zur Heimkehle, der größten Gipshöhle auf dem Gebiet der DDR. Während des zweiten Weltkrieges mußten Häftlinge des Konzentrationslagers Buchenwald im hier eingerichteten Rüstungsbetrieb unter unmenschlichen Bedingungen arbeiten. Heute ist die Höhle Gedenkstätte und mit dem Karstmuseum zugleich Ausflugsort. Auf der gleichen Seite schließen sich nördlich der Schableite das NSG „Alter Stolberg" mit weiten Buchenwäldern und die helle Abbauwand der Harzer Gipswerke Rottleberode an. Der Hp Rottleberode liegt am nördlichen Ende der langgestreckten Industriegemeinde.

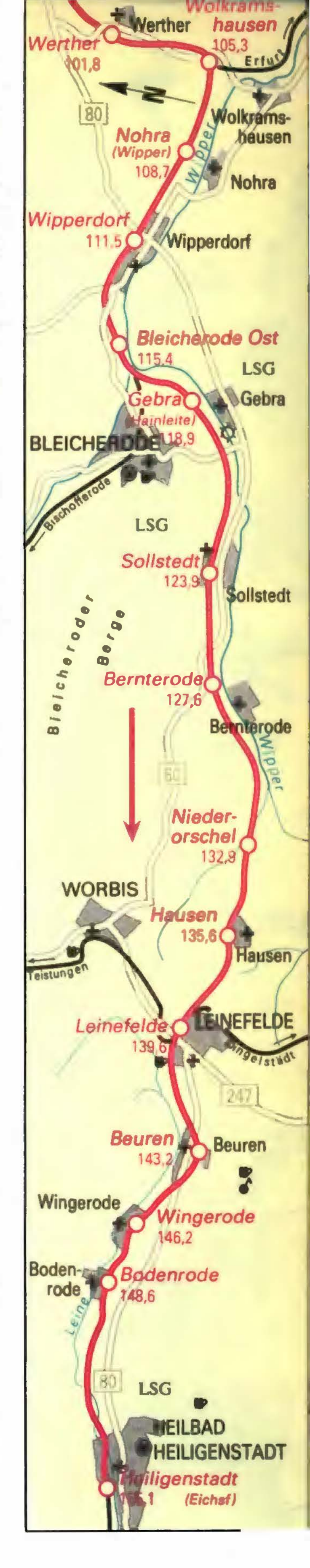
Im sich verengenden Thyratal deutet der Name der rechts liegenden Jugendherberge auf den nahen Geburtsort des Bauernführers Thomas Müntzer hin: Stolberg/Harz wird erreicht. Der Bahnhof liegt an seinem Südende, denn für eine Weiterführung der Bahn bot das enge Tal keinen Raum mehr. Die reizvolle Fachwerkstadt besteht aus vier eng bebauten Straßen, welche sich in Thyra-, Lude-, Kaltes und Wildes Tal einschmiegen. Mit ihrem historischen Fachwerk-Rathaus – in dessen Obergeschoß man nur über die Außentreppe gelangt –, dem hoch am Berghang liegenden Schloß (Ferienheim), der Stadtkirche darunter und der vielfach reich mit Schnitzereien verzierten Fachwerkarchitektur ist Stolberg ein Denkmal alter Stadtbaukunst. Auf dem Großen Auersberg erhebt sich die 1896 geschaffene Eisenkonstruktion des Josephskreuz-Aussichtsturms, nach dem Vorbild des von Schinkel entworfenen hölzernen, vom Blitz zerstörten Turms errichtet.

Die Hauptstrecke nach Nordhausen führt vom Bf Berga-Kelbra aus weiter in westlicher Richtung. Mit dem Bau des Helme-Rückhaltebekkens wurde sie 1966 bis Heringen (Helme) etwas nach Norden verlegt, links der Bahnlinie der Höhenzug der Windleite, rechts das Waldgebiet „Alter Stolberg". In Heringen (Helme) sind die Renaissance- und Barockbauten des „Alten" und des „Neuen Schlosses" erhalten. Vorbei an großen Kiesgruben gelangt die Strecke in den südlich der Stadt liegenden Bf Nordhausen, unmittelbar neben ihm das Empfangsgebäude der nach Wernigerode führenden Harzquerbahn (↗ C8).

Die schon im 10. Jh. genannte spätere Reichsstadt mit vielen historischen Bauwerken wurde 1945 durch Bomben zu 75 Prozent zerstört. Teile der mittelalterlichen Stadtmauer sind erhalten geblieben, die romanische Frauenbergkirche ist im Wiederaufbau, der spätgotische Dom mit bemerkenswerter Ausstattung wurde ebenso erneuert wie



Blankenheimer Tunnel



das Renaissance-Rathaus mit Rolandstandbild und Gedenkstätte für die Opfer der Bomben. In der großzügigen städtischen Neuanlage befinden sich einige historische Fachwerk- und Putzbauten sowie das Meyenburg-Museum mit Sammlung zur Stadt- und Regionalgeschichte. In Nordhausen-Krimderode, am Platz des ehemaligen Konzentrationslagers „Dora-Mittelbau", wurde die OdF-Gedenkstätte für 18000 ermordete Häftlinge errichtet. Die als touristischer Ausgangspunkt zum Südharz vielbesuchte Stadt ist vor allem durch ihre modernen Industriebetriebe über die Grenzen der DDR hinaus gut bekannt.

Nordhausen wird südwestwärts, entlang der F 80, verlassen. Im Bf Wolkramshausen zweigt die Hauptstrecke nach Erfurt (↗ C15) ab, im Ort ist das barocke „Hue de Grais", ein Fachwerkpalais, besuchenswert. Ab hier geht die Fahrt entlang der Wipper bis zum Bf Bleicherode Ost. Die kleine Stadt am Fuße des LSG „Bleicheroder Berge" ist vor allem durch das Kaliwerk „Karl Liebknecht" bekannt, sehenswert sind das Rathaus und das spätbarocke „Waldhaus Japan" (Restaurant) mit seiner historischen Ausstattung. Bis Benterode verläuft die Bahnlinie entlang der F 80. Kurz vor Niederorschel kommt links die Anschlußbahn aus dem 1976 errichteten Zementwerk Deuna hinzu. Im Süden erhebt sich die über 500 m hohe bewaldete Muschelkalkscholle des Dün, aus dieser Richtung kommt die Strecke von Gotha (↗ C16) heran, und der Bf Leinefelde wird erreicht. Die Agrargemeinde im Eichsfeld nahm durch die 1961/64 errichtete Baumwollspinnerei und Zwirnerei einen industriellen Aufschwung und wurde 1969 Stadt.

Niederschlagsreichtum und rauhes Klima kennzeichnen die Landschaft zwischen dem Nordwestrand des Thüringer Beckens und dem Harz, durch welche die Strecke dem Flüßchen Leine westwärts, vorbei an der spätgotischen Burg Scharfenstein in Beuren, bis zum 10 km entfernten Heiligenstadt folgt. Der Name „Heiligenstadt" geht auf die hier am fränkischen Königshof im 10. Jh. aufbewahrten Reliquien zurück. Die historische Altstadt ist in ihrer Substanz mit den drei gotischen Kirchen, den Barockbauten des Schlosses (Rat des Kreises), des ehemaligen Jesuitenkollegs (Museum), dem Waisenhaus (Krankenhaus), dem Neuen Rathaus und der erhaltenen Stadtbefestigung sowie seinen vielen historischen Bürgerhäusern reich an Sehenswertem. Das wirtschaftliche und kulturelle Zentrum des Obereichsfeldes, seit 1929 Kneipp-Kurort und 1950 zum Heilbad erklärt, hat in den letzten drei Jahrzehnten an Bedeutung gewonnen.

Nordhausen–Erfurt

Zwischen dem Südharz und der Goldenen Aue liegend, hat Nordhausen mit Erfurt seit 1869 die 79,5 km lange Eisenbahnverbindung. Die Hauptstrecke ist von Bedeutung im Reise- und Berufsverkehr zwischen der Bezirksstadt Erfurt und Nordhausen als dem wirtschaftlichen und kulturellen Zentrum im Norden des Thüringer Beckens sowie für die Kaliindustrie im Südharzrevier und die Landwirtschaft. Landschaftlich führt sie aus dem Südharz heraus, am Westrand der Windleite entlang nach Sondershausen ins Wippertal, zwischen Windleite und Hainleite hindurch und von Greußen an durch das Agrargebiet des Thüringer Beckens.

Den Bf Nordhausen verläßt die Bahn nach Erfurt auf gleichem Gleis wie die nach Heiligenstadt im Eichsfeld (↗ C14). Nach etwa 2,5 Kilometern biegt die Erfurter Strecke in weitem Bogen nach Süden ab. In Wolkramshausen wird das Tal der Wipper erreicht, hier trennen sich beide Strecken; die nach Erfurt folgt dem Flüßchen abwärts. In der Bergarbeitergemeinde Großfurra entstand 1946 mit 30 Kleingehöften in Fachwerk-Lehmbauweise die erste Neubauernsiedlung nach der demokratischen Bodenreform. Man findet hier auch noch eine mittelalterliche Wasserburg.

Hinter dem Bf Glückauf kreuzt die Strecke die Wipper; der Name des Ortes deutet auf den seit 1893 betriebenen Kalibergbau hin. Im Südharzrevier werden knapp 40 Prozent der Kalisalze im DDR-Aufkommen gewonnen.

Der Bf Sondershausen liegt am westlichen Stadtrand, und von ihm zweigt ostwärts die Nebenstrecke über Bad Frankenhausen nach Bretleben ab. Als ein Wahrzeichen der Kalibergbau- und Industriestadt gilt der 1907 gebaute und künstlerisch gestaltete stählerne Förderturm des Kaliwerks „Glückauf" Schacht II, nahe dem Bahnhof. Die mittelalterliche Markt- und spätere Residenzstadt ist in ihrer historischen Gestalt erhalten und durch das in der Barockzeit ausgebaute Schloß mit prächtiger Innenausstattung (Museum) und dem sich anschließenden Park geprägt. Im Schloßpark steht das als Vergnügungshaus im 18. Jh. erbaute „Karussell" (Konzertsaal); unterhalb des Schlosses die klassizistische Hauptwache und das barocke Prinzenpalais. Die gleichfalls barock ausgebaute Pfarrkirche, das Rathaus und historische Bürgerhäuser sind in der Stadt beachtenswert.

Die Bahnlinie führt weiter, zusammen mit der F 4, durch den Höhenzug der Hainleite, überquert die Straße nahe der Blockstelle Geschling zweimal und verläuft kurz vor dem Bf Hohenebra in einem engen Einschnitt, um hinter Niederspier im Tal des Flüßchens Helbe in vielen Bögen zum Bf Greußen zu gelangen. Land- und Nahrungsgüterwirtschaft bestimmen das Profil der Landstädtchen Greußen und Clingen, die nebeneinander in der Niederung von Helbe und Lache im Einzugsgebiet der Unstrut liegen. Im 13./14. Jh. schon wurde das noch heute weitgehend erhaltene Helbe-Wassergräbensystem zur Versorgung von Clingen, Greußen und Weißensee angelegt. Über Gangloffsömmern – wo die romanischen Türme der barock umgebauten Kirche hervorragen – erreicht der Zug den kleinen Eisenbahnknoten Straußfurt, in den die Nebenstrecken aus Bad Tennstedt–Döllstedt und aus Sömmerda–Großheringen – „Pfefferminzbahn" (↗ S. 201) genannt – einmünden.

Südlich von Straußfurt überquert die Bahn die Unstrut sowie die F 4 und gelangt durch einen Einschnitt und auf Dämmen am Bf Ringleben-Gebesee ins Geratal. In den Bf Kühnhausen mündet sie gemeinsam mit der von Westen herankommenden Strecke aus Bad Langensalza, kurz vor dem Bahnhof wird die Gera überquert. Über die im Norden Erfurts gelegenen Stationen Erfurt-Gispersleben und Erfurt Nord, wo von rechts die in das seit 1971 erbaute neue Wohngebiet Rieth führende Schnellbahn einmündet, führt die Strecke durch Neubaukomplexe, von hier ist die vieltürmige historische Altstadt Erfurts zu sehen. Nachdem die von Weimar kommende elektrifizierte Hauptbahntrasse unterquert ist, wird, vorbei am Rangierbahnhof, der Hbf Erfurt (↗ D9) erreicht.

Leinefelde–Thomas-Müntzer-Stadt Mühlhausen–Gotha



Die 67 km lange Eisenbahnstrecke zwischen Gotha und Leinefelde ist seit 1870 in Betrieb und führt vom Eichsfeld durch das hügelige Vorland am Rande des Thüringer Beckens, durch das Unstruttal bis Bad Langensalza und erneut entlang dem Thüringer Becken bis zu ihrem Zielpunkt Gotha, eine der ältesten Siedlungen Thüringens und ein „Tor" zum Thüringer Wald.

Leinefelde (↗ C14) liegt zwischen den Muschelkalkschollen des Dün und des Ohmgebirges im oberen Leinatal. Vom Bahnhof aus verläuft die Strecke ostwärts, biegt südlich von der nach Halle (Saale) weiterführenden Trasse ab und erreicht auf Dämmen Birkungen. Nun folgen die bewaldeten Westteile des bis zu 500 m aufragenden Dün. Kurz vor dem Bf Silberhausen zweigt rechts die tunnelreiche Strecke nach Geismar ab.

Ab Silberhausen begleitet die Bahn die Unstrut und die F 247 über etwa 18 Kilometer. Nahe des Bf Breitenbach liegt im Dorf Zella das im 12. Jh. gegründete älteste Kloster im Eichsfeld. Südlich von Dachrieden fährt der Zug zweimal kurz hintereinander über die Unstrut, ein drittes Mal wird der Fluß im Stadtgebiet von Thomas-Müntzer-Stadt Mühlhausen nach Kreuzen der F 249, nahe der Einfahrt in den Bahnhof überquert.

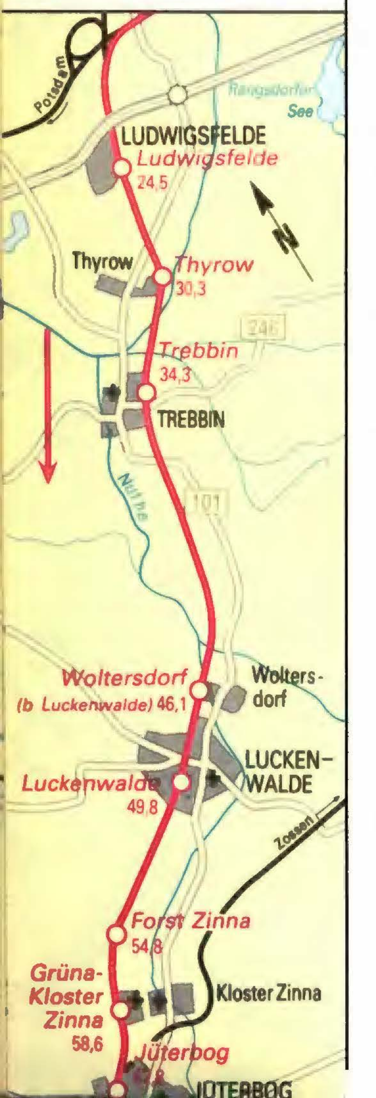
Im Jahre 775 erstmals im Zusammenhang mit einer fränkischen Burg genannt, gehört Mühlhausen mit seiner um 1000 angelegten vorstädtischen Siedlung um die Blasiikirche zu den ältesten Städten auf dem Gebiet der DDR. Im 12. Jh. Reichsstadt, dann Hanse-Mitglied, wurde sie 1525 ein Zentrum des deutschen Bauernkrieges. Die historische Stadt blieb weitgehend erhalten und ist heute ein großartiges städtebauliches Denkmal mit einer Vielzahl von Fachwerk-, Putz- und Steinbauten aus acht Jahrhunderten: Rings um den vieltürmigen Stadtkern zieht sich die erhaltene Stadtmauer mit Wehrtürmen und Toren – nahe dem Rabenturm im Westen der Stadt das Thomas-Müntzer-Denkmal. Von den neun gotischen Kirchen ist besonders die Marienkirche mit der Thomas-Müntzer-Gedenkstätte bemerkenswert. An ihr wirkte Thomas-Müntzer als Pfarrer; daneben steht sein Wohnhaus.

Im mittelalterlichen, später mehrfach ausgestalteten Rathaus befand sich während des Bauernkrieges der Sitz des „Ewigen Rates" – die historischen Räume sind als Gedenkstätte eingerichtet. Die Kornmarktkirche nahm die museale Gedenkstätte „Deutscher Bauernkrieg" auf. Heute ist die alte Leinen- und Wollhandelsstadt Zentrum der westthüringischen Textilindustrie. Für den umfangreichen Warentransport, auch der anderen hier ansässigen Industriezweige, wurde ein großer Containerumschlagplatz eingerichtet.

Die Strecke verläuft ab dem Bf Mühlhausen Thomas-Müntzer-Stadt südostwärts, zunächst begleitet von der Nebenbahn nach Schlotheim, die nach etwa 2,5 Kilometern nach Osten abzweigt. Kurz vor dem Bf Seebach kreuzt die Strecke die F 247 und begleitet sie weiter bis Bad Langensalza. Nach Entdeckung der Schwefelquellen entstand hier 1811 das Heilbad. Rings um den mittelalterlichen Stadtkern sind weite Teile der Mauer mit Wehrtürmen und Torbauten erhalten. Inmitten der an historischer Substanz reichen Stadt das große barocke Rathaus, davor der Marktbrunnen aus der Renaissancezeit, markantestes Bauwerk ist die spätgotische Bonifatiuskirche. Leder- und Metallindustrie prägen das wirtschaftliche Profil der von landwirtschaftlich genutzten Flächen umgebenen Stadt.

Hinter dem südlich der Stadt liegenden Bahnhof zweigt nach Kreuzen der F 247 links die nach Döllstedt führende Nebenbahn ab. Die folgende, 21 km lange Strecke bis Gotha führt vorwiegend durch Agrarland. Kurz nach dem Bf Bufleben schwenkt die 1870 angelegte Nebenbahn nach Friedrichswerth ab. Östlich die Stadt umfahrend, biegt die Strecke, zunächst die F 7 und hernach gemeinsam mit der Hauptbahn aus Erfurt die F 247 auf einem Viadukt kreuzend, in den Bf Gotha (↗ D16) ein.





Berlin–Lutherstadt Wittenberg–Bitterfeld

Der 148 km lange Streckenabschnitt Berlin–Bitterfeld ist im Netz der Deutschen Reichsbahn ein mit Reise- und Güterzügen dicht belegter Teil der Magistrale Berlin–Halle/Leipzig–Erfurt. Seit der Erbauung blieb die Trasse, bis auf einige kurze Abschnitte bei Lutherstadt Wittenberg und Muldenstein, unverändert. Angelegt und in Betrieb genommen wurde sie von der seinerzeitigen Berlin-Anhaltischen Eisenbahn: Berlin–Jüterbog im Juli 1841, Jüterbog–Wittenberg im September 1841, Wittenberg–Bitterfeld dann 1859. Aus dem Berliner Urstromtal verläuft die Strecke über die Teltower Hochfläche durch die märkischen Niederungen und den Fläming in das Elbe-Urstromtal, entlang der Dübener Heide an den Nordrand der Leipziger Tieflandsbucht.

Die Züge verlassen Berlin über den Bf Flughafen Berlin-Schönefeld und den Berliner Außenring (↗ C1) am Abzweig Genshagener Heide in südlicher Richtung. Ab hier wird die historische Trasse benutzt. Nach kurzer Fahrt wird rechts der Strecke das neu erbaute IFA-Automobilwerk Ludwigsfelde erreicht und nach Unterqueren der Autobahn die in waldreicher Umgebung gelegene junge Stadt Ludwigsfelde. Vor Thyrow kreuzt die Strecke die F 101, nach der Bahnhofsdurchfahrt quert sie auf einem Damm die moorige Nuthe-Niederung. Rechts kündigt das 1982 neu errichtete Stellwerk Trebbin den Bahnhof der auf einer Moräne stehenden Kleinstadt, bekannt durch ihren Blumenanbau, an. Hier kreuzt die F 246 die Magistrale, knapp fünf Kilometer weiter wiederum die F 101. Durch Wiesen- und Waldlandschaft, kurz vor Woltersdorf das Hammerfließ und die Nuthe überschreitend, fährt der Zug ins Stadtgebiet von Luckenwalde ein. Vom Bahnhof der auf einem Damm durch die Stadt führenden Strecke ist der 42 m hohe gotische Glockenturm am Markt neben der spätgotischen Stadtkirche mit seiner Barockhaube sichtbar, seit Jahrhunderten städtisches Wahrzeichen.

Nach einer etwa 10 km langen Fahrt durch die Ausläufer des Niederen Fläming mit seinen Kiefernwäldern wird der Bf Grüna-Kloster Zinna passiert. Östlich der Strecke liegt das spätromanisch-gotische Kloster, neben dem im 18. Jh. die regelmäßige kreuzförmige Dorfanlage entstand. Dann verzweigen sich die Gleise zum Rangierbf Jüterbog, und im links gelegenen Gelände des Bahnbetriebswerkes mündet zugleich von Osten die aus Zossen kommende Nebenstrecke ein. Auf dem Hang westlich der Gleise markiert das 1982 errichtete neue Stellwerk den Bf Jüterbog. Trotz der hier schon früh aus fünf Richtungen zusammentreffenden Bahnlinien – seit 1841 nach Berlin und Wittenberg, 1848 nach Riesa, 1893 nach Treuenbrietzen, 1897 nach Zossen und 1900 nach Dahme (heute nicht mehr vorhanden) – war die Industrialisierung der Stadt gering. Bei Ausfahrt aus dem Bahnhof und Überqueren der F 102 sind die historischen Bauten der östlich liegenden Stadt gut zu sehen. Die drei gotischen Kirchen mit ihren Türmen und Schiffen sowie das gleichfalls im Kern noch spätgotische Rathaus überragen die Dächer.

Nachdem rechts die Nebenstrecke nach Treuenbrietzen und nach links die Hauptbahn über Falkenberg nach Riesa abgezweigt sind, verläuft die Bahnlinie durch die Moränen- und Sandergebiete des Fläming mit vorwiegend Agrarflächen. Mit dem Eintritt in die Elbniederung fädeln sich links die aus Falkenberg kommenden Streckengleise ein. Östlich um Lutherstadt Wittenberg herumfahrend, wird der Bf Lutherstadt Wittenberg erreicht. Er ist erst seit 1859 in Betrieb: Die erste Eisenbahnstation lag an der jetzigen Dr.-Kurt-Fischer-Straße, dort steht mit dem Haus Nr. 31 noch dessen Fachwerkempfangsgebäude, das heute als Wohnhaus dient.

Wittenbergs enge Verknüpfung mit dem Reformator wird durch den Beinamen „Lutherstadt" gewürdigt. Die mittelalterliche Stadt wurde mit dem 16. Jh. für ein gutes halbes Jahrhundert ein geistiges Zentrum in Mitteleuropa, nachdem der sächsische Kurfürst Friedrich der Weise hier 1502 die Universität gegründet hatte. An ihr sammelten sich die progressiven Vertreter des damaligen Geisteslebens und Förderer der reformatorischen Bestrebungen. Luther, Melanchthon, Bugenhagen



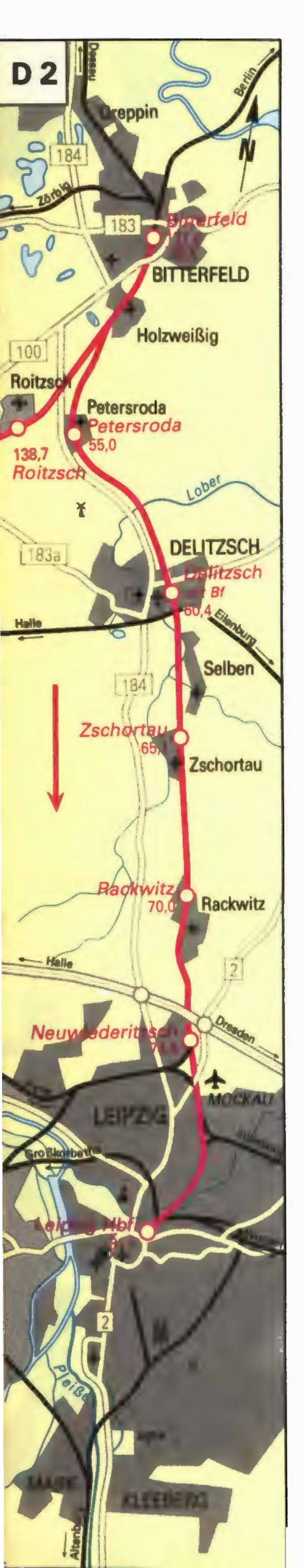
Elbbrücke bei Lutherstadt Wittenberg



und die Cranachs prägten mehr als nur diese Stadt. Später preußische Festung, büßte Wittenberg viele Zeugnisse seiner Geschichte sowie jene Bedeutung ein und entwickelte sich ab Mitte des 19. Jh. als Verkehrsknotenpunkt zu einem bedeutenden industriellen Zentrum. Touristenziele sind die zahlreichen Baudenkmale und Reformations-Gedenkstätten: Schloßkirche und Schloß, das Universitätsgebäude der Reformations- und Renaissanceepoche Augusteum, heute Museum mit Luther-Gedenkstätte, das reformationsgeschichtliche Museum „Lutherhalle", das Melanchthonhaus, die reich ausgestattete gotische Stadtkirche, das Renaissance-Rathaus und viele weitere historische Gebäude.

Nachdem der Zug die F 187 und die nach Roßlau (Elbe) führenden Gleise überquert hat sowie auf einem Damm und der großen Elbbrücke, vorbei an den Hochwasserschutzdeichen, über den Fluß gelangt, bietet sich rechts die markante Stadtsilhouette mit dem 88 m hohen Turm der Schloßkirche und den zwei Türmen der Stadtkirche dar, davor das Augusteum und das Melanchthonhaus. Schornsteine zeigen am Horizont den Standort des Stickstoffwerks Piesteritz an der Elbe an, Endpunkt der Erdgasleitung „Nordlicht" und bedeutender Düngemittelproduzent. Am Bf Pratau befindet sich ein Margarinewerk, auch zu erkennen an den immer dort stehenden Kesselwagenzügen. Links zweigt die Strecke nach Torgau über Pretzsch ab. Ab Bergwitz durchquert die Trasse das mitteldeutsche Braunkohlebecken und rekultivierte Kippengelände. Gleisanlagen von Grubenbahnen sowie, hinter Gräfenhainichen, die Schornsteine des Großkraftwerks Golpa-Zschornewitz zeugen vom Kohletagebau. In Burgkemnitz ist rechts ein Übergabebahnhof für Kohlezüge aus den Tagebauen zu sehen, und die Strecke verläuft nun in einem Bogen um den sich stetig ausweitenden riesigen Tagebau östlich der historischen Magistrale. Die drei hohen Schornsteine am Bf Muldenstein gehören zum reichsbahneigenen Braunkohle-Bahnstromkraftwerk Muldenstein (↗ C3).

Nach dem Felsdurchbruch am Kraftwerk für die hier neu trassierte Strecke weitet sich die Landschaft zum breiten Muldetal. Rechts die Industrieanlagen von Wolfen, südwärts sind bereits die Schornsteine des Chemiekombinats Bitterfeld zu sehen, während sich die Stadt links auszudehnen beginnt. Die rechts einmündende Strecke kommt aus Dessau (↗ C3). Die F 183 führt in einer weitgespannten Brücke über das riesige Vorfeld des Bf Bitterfeld (↗ D2), der damit erreicht ist.



Bitterfeld – $\frac{\text{Leipzig}}{\text{Halle (Saale)}}$

Die von Bitterfeld nach Leipzig (32,8 km) und Halle (Saale) (30,2 km) führenden Streckenabschnitte sind seit dem 1.2.1859 in Betrieb. Während der Abschnitt nach Halle (Saale) in seiner Trassierung kaum Veränderungen erfuhr, mußte die ursprünglich bis Delitzsch schnurgerade verlaufende Strecke wegen des vorrückenden Braunkohleabbaues neu trassiert werden. Beide Streckenabschnitte gehören zu den am dichtesten belegten im Netz der Deutschen Reichsbahn (↗ D1).

In Bitterfeld erstrecken sich westlich der ausgedehnten Gleisanlagen die Produktionsstätten des Chemiekombinates, für deren Erzeugnisse die seit Mitte des vorigen Jahrhunderts im Bitterfelder Revier geförderte Braunkohle die Grundlage bildet. Kohle, chemische Industrie und Eisenbahn bewirkten die Entwicklung des mittelalterlichen Marktortes zur wichtigen Industriestadt.

In Richtung Leipzig verlaufen die Gleise aus dem Bf Bitterfeld parallel zur Strecke nach Halle (Saale), überqueren diese am Ortsausgang und biegen südwärts ab. Östlich vom neu angelegten Hp Petersroda erstreckt sich das bereits rekultivierte Tagebaugebiet, um das die Bahnlinie und die parallel verlaufende F 184 im Bogen gelegt wurden. Nach Queren der Lober gelangt die Strecke wieder auf die ursprüngliche Trasse, von der, aus dem Rekultivierungsgebiet herauskommend, Bahndammreste und kleine Brücken erkennbar sind.

Kurz vor Einfahrt in den Bf Delitzsch unterer Bahnhof dehnt sich links das Werkgelände des Reichsbahnausbesserungswerkes Delitzsch für Reisezugwagen aus, stets sind zahlreiche, zur Ausbesserung bereitgestellte und erneuerte Wagen zu sehen. Im Bahnhofsgelände wird die zur Dübener Heide führende F 183a gekreuzt. Rings um den Stadtkern von Delitzsch haben sich die mittelalterlichen Mauerzüge erhalten, am Markt die spätgotische Stadtkirche und das Renaissance-Rathaus. Das Schloß (Museum) ist von breiten Gräben umgeben.

Zwischen Delitzsch und Leipzig wird in den kommenden Jahren in großem Umfang Braunkohle abgebaut, entlang der Strecke bereits an Tagebauarbeiten erkennbar. Zwischen Rackwitz und dem Bf Neuwiederitzsch unterquert die Strecke die Autobahn und vereinigt sich mit der in engem Bogen von Westen herankommenden aus Halle (↗ C4), die Verbindungsgleise zum Leipziger Güterring überqueren dabei die Bahnlinie aus Bitterfeld. Die Fahrt geht durch Leipziger Vororte und am links gelegenen Flughafen Leipzig-Mockau vorbei, ostwärts zweigt der Leipziger Güterring ab. Aus gleicher Richtung kommen die Streckengleise von Eilenburg – Cottbus (↗ B8) hinzu, und das ausgedehnte Vorfeld kündigt den Hbf Leipzig an. Rechts lag der 1859 eingerichtete Berliner Bahnhof, von dem keine Baulichkeiten mehr vorhanden sind. Am Bahnbetriebswerk und an Aufstellgleisen entlang wird der Leipziger Hauptbahnhof (↗ F7) erreicht.

In Richtung Halle (Saale) verläuft die Strecke von Bitterfeld aus fast geradlinig über Roitzsch und Brehna, das von der spätromanisch-gotischen Pfarrkirche überragt wird, unter der Autobahn hindurch und am Fuße des 150 m hohen Kapellenberges und der Kleinstadt Landsberg entlang. Im flachen Land ist die links auf der Felsenkuppe sich erhebende spätromanische Doppelkapelle, Rest der mittelalterlichen Burg der Landsberger Grafen, weithin sichtbar. Vorbei an Hohenthurm, das, gleichfalls auf einem Hügel, von romanischen Bauten einer Burg und der Dorfkirche überragt wird, wird bei Peißen die hier beginnende Autobahn Halle – Leipzig unterquert.

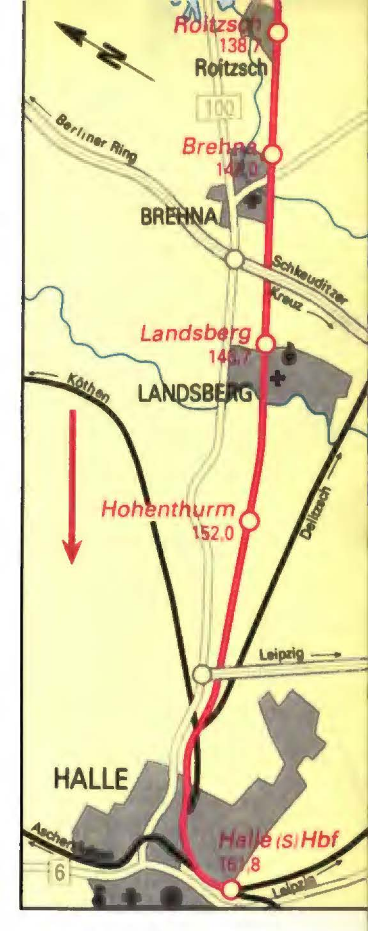
Parallel zur F 100 gelangt der Zug ins Vorfeld des Hbf Halle (Saale). Von links kommt die Bahnlinie aus Delitzsch oberer Bahnhof hinzu und unterquert die Bitterfelder Strecke. Rechts mündet die von Köthen herankommende Strecke (↗ C4) ein, und einer der größten Rangierbahnhöfe Mitteleuropas wird durchfahren. Ihn überspannt die 1914/16 erbaute „Berliner Brücke“ in einer Gesamtlänge von 275 m. Das Stahlbauwerk ähnelt zwar einer Hängekonstruktion, entspricht

seiner Statik her aber einer Auslegerbrücke. Links sind der Containerbahnhof, rechts das Bahnbetriebswerk und anschließend das Institut für Eisenbahnwesen zu sehen. Sodann wird der Blick auf die in den sechziger Jahren errichteten Hochhaus- und Hotelbauten sowie die Hochstraße am Thälmannplatz frei. Die Hallen mit dem Insel-Empfangsbau des Hbf Halle (Saale) nehmen schließlich die Gleise aller Strecken (↗ D3) auf.

Salzgewinnung und ein fränkisches Kastell bildeten die Grundlage für Halles historische Entwicklung seit dem 10. Jh. Bereits zu dieser Zeit stand die Burg Giebichenstein auf dem Fels über der Saale. Das späte Mittelalter brachte einen ersten Höhepunkt der städtischen Geschichte: Halle gehörte der Hanse an.

Im heutigen engen Straßengefüge der Altstadt ist trotz Rekonstruktion und Umbau das allmähliche Zusammenwachsen der mittelalterlichen Stadtsiedlungen zu erkennen. Aus jener Epoche sind die spätgotischen Bauten der Moritzkirche, des Doms, der Ulrichskirche (Konzerthalle), des Roten Turmes und der Marktkirche erhalten. Mit dem 15. Jh. wurde der Erzbischof von Magdeburg Stadtherr in Halle und ließ die Moritzburg (Kunstgalerie mit Theater- und Klubeinrichtungen) errichten.

Aus der Renaissancezeit erhalten sind lediglich noch der Stadtgottesacker und einzelne Häuser am Markt. Hier steht auch das Händelhaus mit seinen musikwissenschaftlichen Sammlungen. Das Universitätsgebäude (1834), das Gerichtsgebäude (1905) und das Landesmuseum für Vorgeschichte (1914) gehören zu den Denkmalen jüngerer historischer Baukunst. Gedenkstätte für die traditionsreiche hallesche Arbeiterbewegung ist der „Volkspark". Auf dem Gelände der mittelalterlichen Saline in der Saaleaue befinden sich die technischen Schauanlagen und das Salinenmuseum. Westlich der Saaleaue entstand seit 1964 die städtebauliche Anlage von Halle-Neustadt für 100000 Einwohner.



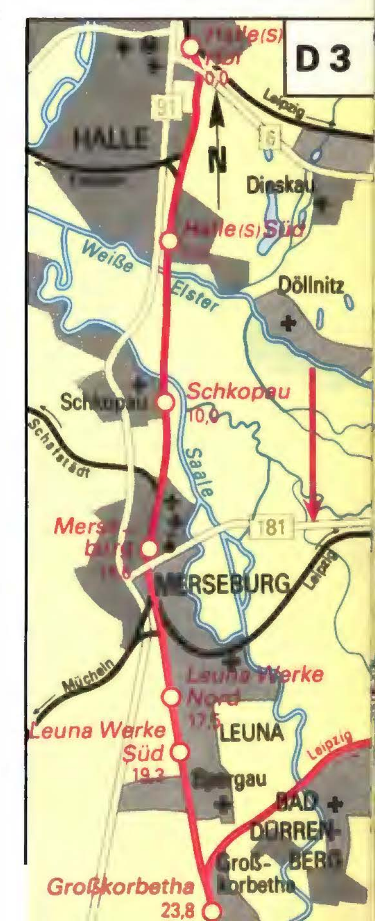
(600)

Halle (Saale) / Leipzig –Weißenfels–Naumburg

Die 45,7 km lange Strecke Halle–Naumburg wurde 1846 von der Thüringischen Eisenbahn in Betrieb genommen. Im Netz der Deutschen Reichsbahn ist der heute zum Teil dreigleisige Abschnitt der Magistrale Berlin–Erfurt einer der am stärksten belasteten Trassen. Die Strecke verläuft ab Weißenfels im landschaftlich reizvollen Saaletal.

Der Bf Halle (Saale) Hbf wurde 1885/90 als preußischer Eisenbahnknoten neben dem sächsischen Bahnknoten Leipzig erbaut. Bis dahin bestanden in Halle (↗ D2) vier getrennte Bahnhöfe im Gebiet des heutigen Güterbahnhofs. Das Empfangsgebäude entstand seit 1886 und ist in seiner Anordnung zwischen den beiden hochliegenden Gleiskörpern und an einer Ausbuchtung der unter den Gleisen hindurchgeführten Straße ein Muster für einen Inselbahnhof. Über die seitlichen Durchgangsgleise spannen sich jeweils zwei Hallen aus einer Bogenträgerkonstruktion. Mit den aufeinandertreffenden vier Hauptstrecken (Berlin–Erfurt, Cottbus–Falkenberg–Nordhausen, Leipzig–Magdeburg und Leipzig–Halberstadt) ist Halle zusammen mit Leipzig der bedeutendste Eisenbahnknoten im Süden der DDR. Der Personenbahnhof mit 12 Bahnsteigen sowie täglich mehr als 100000 Reisenden ist sehr stark frequentiert.

Der Zug verläßt den Hauptbahnhof in südlicher Richtung durch das auch hier ausgedehnte Vorfeld mit seinem markanten, viele Gleise überspannenden Brückenstellwerk. Parallel verlaufen die Strecke nach Nordhausen (↗ C14) und die S-Bahn-Strecke Halle-Trotha–Halle-Dölau, die aber kurz danach westwärts abzweigen. Am Bf Halle (Saale) Süd liegt auf der rechten Seite der VEB Waggonbau Ammendorf, Hersteller von Weitstrecken-Reisezugwagen für die Sowjetischen Eisenbahnen. Hier überquert die Strecke die Weiße Elster. Rechts kommen





die Anlagen der Chemischen Werke Buna und der Ort Schkopau in Sicht. Nun wird die Saale auf einer großen Brücke gekreuzt; auf der benachbarten Straßenbrücke verlaufen die Gleise der Hallenser Straßenbahnlinien nach Merseburg und Bad Dürrenberg. Rechts kommt die Trasse aus Bad Lauchstädt hinzu, sie führt zugleich in den Werkbahnhof von Buna.

Durch Neubauviertel erreicht der Zug den Bf Merseburg, Zentrum der Chemieindustrie um Buna und Leuna, Verkehrsknoten und Sitz der Technischen Hochschule für Chemie. Am Ende des 8. Jh. erstmals erwähnt, lag im Norden des Merseburger Schloßberges ein fränkisches Kastell. 1015 wurde der erste Dom begonnen, und in seinem Schutz entstand die Stadt. Von ihrer mittelalterlichen Bedeutung künden die Kirchen und das spätgotische Rathaus. Im 17. und 18. Jh. Residenzstadt, erhielt sie mit dem Kohleabbau im Geiseltal seit 1906 das Profil eines Industrieortes. Beherrschend über der Saale der Dom mit romanischen Türmen, daneben das in der Spätgotik und Renaissancezeit erbaute bischöfliche Schloß (Museum), nördlich daran anschließend der Schloßgarten mit barockem Pavillon (Restaurant). Vom Zug aus sind zwischen neuen Wohnblöcken der zum Wasserturm ausgebaute gotische Sixtikirchturm sowie der schon im Mittelalter als Auffangbecken für das Wasser der Geisel angelegte und später zum Wasserreservoir für die Stadt erweiterte Gotthardteich gut zu sehen.

Vorbei am Güterbahnhof zweigen die Nebenbahnen nach Mücheln/Geiseltal westwärts und zum Bf Leipzig-Leutzsch in östliche Richtung ab. Gleich darauf breiten sich beiderseits der Strecke die riesigen Produktionsanlagen der Leuna-Werke I aus, größter braunkohleverarbeitender Chemiebetrieb, gefolgt von den neu errichteten Anlagen der Leuna-Werke II, wo Erdöl weiterverarbeitet wird. Etwa 35 000 Beschäftigte produzieren in beiden Werken mehr als 400 chemische Fertig- und Zwischenerzeugnisse. Der große Werkbf Leuna erstreckt sich östlich der Strecke. Nach Durchqueren des breiten Saaletals mündet die

Einfahrt in den Bahnhof Weißenfels



Bahnlinie mit der Hauptstrecke von Leipzig über Bauwerke kreuzungsfrei in den Bf Großkorbetha ein.

Die 32 km lange Strecke von Leipzig (↗ F7) bis Großkorbetha ist seit 1856 in Betrieb und hatte ursprünglich den Thüringer Bahnhof in Leipzig zum Ausgangspunkt. Seinen Standort markiert noch der Güterbahnhof westlich des Hauptbahnhofs.

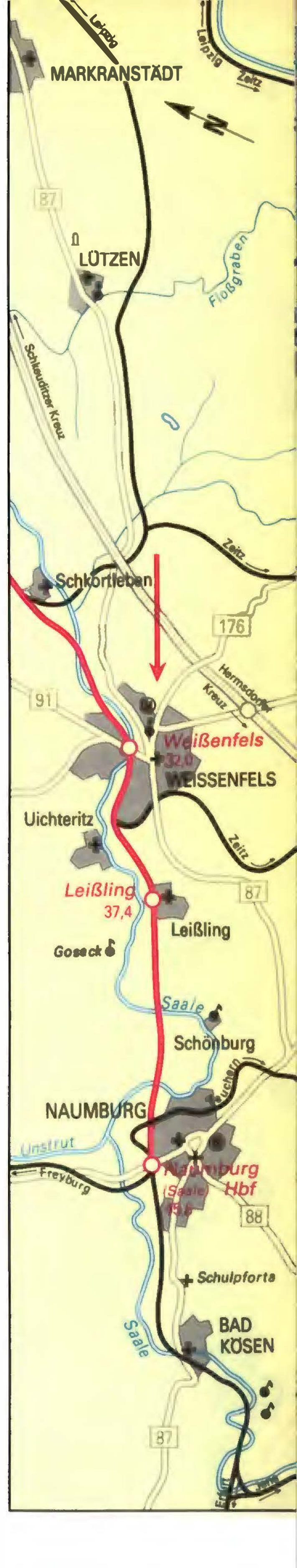
Durch die Vororte Gohlis, Möckern und Leutzsch – bis hierher benutzt auch die Leipziger S-Bahn im Gemeinschaftsbetrieb die Fernbahngleise – verläßt die Strecke Leipzig in einem langen Einschnitt und führt auf Dämmen und Brücken durch die Elsterniederung. Im Bf Leipzig-Leutzsch zweigt die Nebenstrecke nach Merseburg rechts, die Hauptstrecke in Richtung Zeitz–Gera links ab.

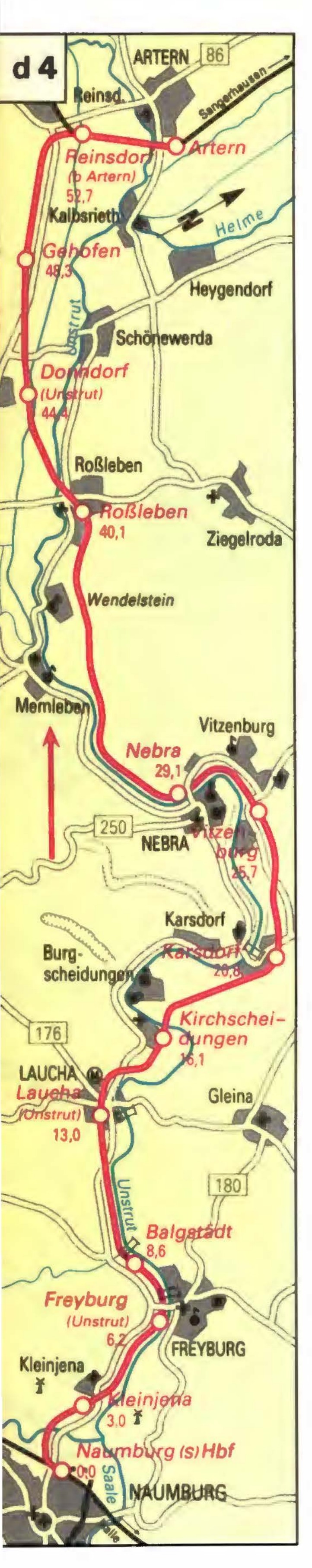
Dann kreuzt die Trasse den „Kanal" – ein nicht vollendeter Schifffahrtsweg zwischen Saale und Elster. Am Bf Miltitz nimmt zuerst die Nase die hier ansässige chemische Fabrik für Parfüme und Aromen wahr. Östlich von Markranstädt liegt nahe den Wohngebieten des neu entstandenen Leipzig-Grünau das Naherholungsgebiet Kulkwitz, 1974/75 aus dem Restloch eines Braunkohletagebaues mit einer 150 ha großen Wasserfläche und der 200 ha großen Neuaufforstung geschaffen. Über Großlehna und Kötzschau erreicht der Zug den Kurort Bad Dürrenberg. Im 18. Jh. wurde hier die kursächsische Staatssaline eingerichtet; drei der fünf Gradierwerke, die Kunsttürme über dem Borlachschacht von 1763 und dem Witzlebenschacht von 1811 sowie die Windsolekunst werden als technische Denkmale bewahrt. In Bad Dürrenberg hat die mit 32 Kilometern längste Straßenbahnlinie in der DDR, die von Halle-Trotha kommt, ihren Endpunkt.

Rechts der Bahnlinie ist die imponierende Schornsteinkulisse der Leuna-Werke zu sehen. Die Saale wird überquert und kurz danach der Bf Großkorbetha mit Unterquerung der von Halle kommenden Strecke erreicht.

Gemeinsam mit der Hauptstrecke verläßt auch die Nebenstrecke zum Bf Deuben (b Zeitz) den Bf Großkorbetha, ihr Gleis zweigt nach wenigen Kilometern Parallelverlauf östlich über die Saale ab. Im sich verengenden Tal tritt der Fluß nahe an den Bahnkörper heran, der sich zum Rangierbf Weißenfels weitet. Hohe Stützmauern fangen die westlich aufragenden Weinhänge ab. Das Empfangsgebäude des Bf Weißenfels liegt unterhalb des hoch gemauerten Bahnkörpers und findet mit schmalem Vorplatz gerade noch Platz zwischen diesem und dem Flußbett der Saale. Jenseits liegt der historische Stadtkern mit der spätgotischen Pfarrkirche und dem barocken Rathaus und hoch über ihm das große Barockschloß Neu-Augustusburg. Im Schloßinneren sind die barocke Kapelle und das Schuhmuseum sehenswert. Einen Besuch lohnt die Heinrich-Schütz-Gedenkstätte im Renaissancehaus Nicolaistraße 13. Weißenfels war von der Mitte des 17. Jh. an für rund 100 Jahre Residenz. Heute prägen die Industriestadt vor allem die Fabrikbauten für die Schuhherstellung.

Unmittelbar im Anschluß an den Bahnhof wird auf großen Brückenkonstruktionen die Saale überquert. Die eingleisige Hauptbahn nach Zeitz zweigt links von der Magistrale nach Erfurt ab. Am Bf Leißling erblickt man über die rechts liegende Saale hinweg das aus einer romanischen Klosteranlage hervorgegangene Renaissanceschloß Goseck (Jugendherberge). Die Strecke verläuft dann auf einem Damm mit zahlreichen Durchlässen für die Saalehochwasser und überquert den Fluß zweimal auf mehr als 100 Jahre alten Brücken. Nördlich der Strecke ziehen sich erneut Weinhänge hin, nach Süden öffnet sich der Blick auf die Schönburg, im Mittelalter Sitz der Naumburger Bischöfe. Auf einer Fachwerkbrücke überquert die von links kommende Nebenbahn aus Teuchern die Strecke. Der Bf Naumburg (Saale) Hbf ist erreicht; er liegt am nördlichen Stadtrand im Saaletal gegenüber der Unstrutmündung, während sich die Stadt bis zu 90 m höher auf einer Terrasse ausdehnt. Vom Hauptbahnhof aus führen im Unstruttal die Nebenbahn über Freyburg (Unstrut) nach Artern (↗ d4) und weiter durch das Saaletal die Hauptbahn nach Saalfeld (↗ D5), von der in Bad Kösen die Hauptbahn nach Erfurt abzweigt (↗ D8).





Naumburg–Artern

Die 55 km lange eingleisige Nebenstrecke der „Unstruttalbahn" führt seit 1889 entlang dem gleichnamigen Fluß nach Artern.

Die Trasse verläßt Naumburg (↗ D5) – auf der Streckenkarte unten liegend – in einem engen, nordwestwärts gerichteten Bogen und tritt nach Überqueren der Saale bei Roßbach ins Unstruttal ein. Jenseits des Flusses sieht man in den Weinbergen das „Steinerne Bilderbuch", überlebensgroße, in den Fels gehauene Bildreliefs zur Geschichte des Weinanbaues und -genusses. Gleichfalls rechts in Fahrtrichtung tauchen hoch über dem Flußtal bald die Neuenburg und die Stadt Freyburg (Unstrut) auf. Die Neuenburg war im Mittelalter neben der Wartburg ein Hauptsitz der Landgrafen von Thüringen. Zusammen mit Bergfrieden gehört die romanisch-gotische Doppelkapelle zu den ältesten Bauteilen.

Freyburg ist Mittelpunkt des Weinbaues an Saale und Unstrut, hier entsteht seit 1856 in der Sektkellerei Rotkäppchen das beliebte Getränk. Ihre Bauten zeigen sich im Stadtbild neben den beiden Türmen der spätromanisch-gotischen Stadtkirche, die in Anlehnung an den Naumburger Dombau entstand. Zum Besuch lädt auch das Museum für den Patrioten und Turnvater Friedrich Ludwig Jahn ein.

Bis Laucha (Unstrut) verläuft die Strecke in dem nun engen Tal zwischen Unstrut und Straße. In der kleinen Stadt sind neben dem Stadttor, der Kirche aus der Zeit der Gotik und dem Renaissance-Rathaus auch die Glockengießerei und ihr Museum sehenswert. Hinter dem Hp Kirchscheidungen führt die Strecke über die Unstrut, links liegt auf einem Hügel, inmitten des Tales, das in der Renaissance und im Barock ausgebaute Schloß Burgscheidungen mit dem sich ins Tal erstreckenden Terrassengarten. Am Kilometer 19,6 erblickt man rechts der Strecke das 1959/60 erbaute Zementwerk Karsdorf.

Dann wendet sich die Strecke in westliche Richtung nach Vitzenburg mit seinem Renaissanceschloß, heute als Heilanstalt genutzt. Parallel der bogenreichen Unstrut folgend, wird die Stadt Nebra erreicht. Von der Terrasse des Naherholungszentrums „Auf der Altenburg" bietet sich ein weiter Blick ins Unstruttal. In Memleben sind die Ruinen der ottonischen Kaiserpfalz, Sterbeort der Kaiser Heinrich I. und Otto I., sowie die mittelalterliche Klosterruine und vor Roßleben die Ruine der mittelalterlichen Burg Wendelstein zu sehen. Hinter Roßleben werden die Unstrut und der Flutkanal überquert. Seit 1857 errichtete man im hochwassergefährdeten Tal systematisch Wasserregulierungsbauten, die nach dem zweiten Weltkrieg ausgebaut wurden. Südwestlich zieht sich der Muschelkalkrücken der Schrecke hin. In einem Bogendreieck bei Reinsdorf führt die Strecke nochmals über den Flutkanal und die Unstrut zum Bf Artern, der weit außerhalb der kleinen Industrie- und Agrarstadt an der Hauptstrecke Magdeburg–Sangerhausen–Erfurt (↗ C13) liegt.

Unstruttalbahn bei Freyburg mit Neuenburg



Naumburg–Jena–Saalfeld

Eine der landschaftlich schönsten Bahnlinien ist die im Saaletal verlaufende, 86 km lange Strecke von Naumburg (Saale) nach Saalfeld (Saale); bis Großheringen seit Dezember 1846 und als Saal-Eisenbahn von hier bis Saalfeld seit 1874 in Betrieb. Die Verbindungskurven bei Großheringen entstanden erst 1899.

Der Ausgangspunkt Naumburg (Saale), in reizvoller Umgebung an der mittleren Saale und der Unstrutmündung gelegen, ist ein Denkmal historischer Stadtbaukunst und Touristenzentrum. Neben dem erhaltenen historischen Stadtkern und der Domfreiheit ist in letzterer der romanisch-frühgotische Dom mit seinen vier Türmen und mit den berühmten Stifterfiguren aus dem 13. Jh. das herausragende Bauwerk. Den Stadtkern prägen der barock gekrönte Turm der spätgotischen Wenzelskirche, das Rathaus in Formen der Frührenaissance und die noch mittelalterliche Markt- und Straßensituation. Im spätgotischen Marientor finden Puppentheater-Aufführungen statt.

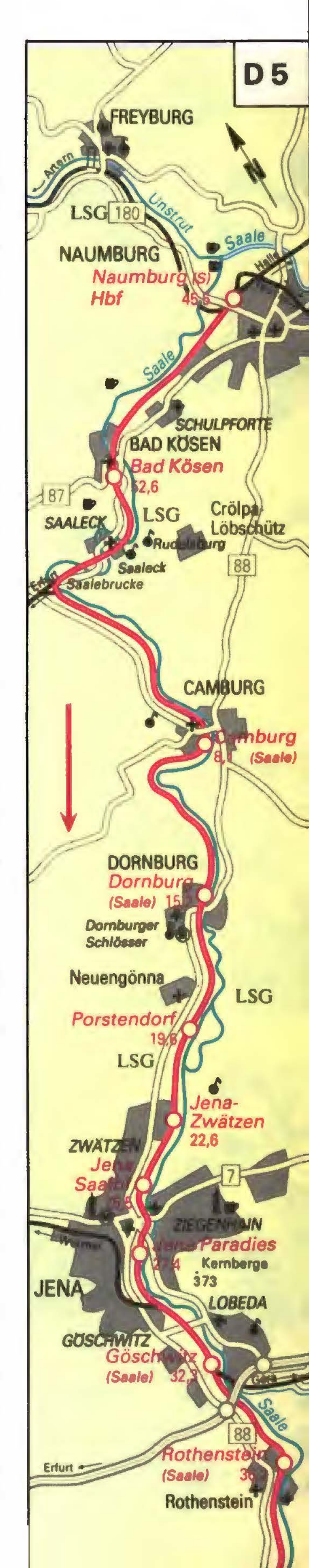
Beim Verlassen des Hauptbahnhofs mit seinen gleichfalls historischen Gebäuden (Lokschuppen, Wasserturm und später erweitertem Empfangsgebäude aus dem 19. Jh.) zeigt sich links die Stadt mit ihrer beeindruckenden vieltürmigen Silhouette. Rechts zweigt die Unstruttalbahn (↗ d4) in engem Bogen ab, und der Einmündung des Unstruttals folgen die näher rückenden idyllischen Weinhänge. Links erscheint Schulpforte, Ortsteil von Bad Kösen, mit dem mittelalterlichen Kloster Pforta, das 1137 gegründet wurde und später bedeutende Fürsten- und Gelehrtenschule war.

Nach Überqueren der Saale auf einer alten Gewölbebrücke werden links auf der Höhe das Gradierwerk von Bad Kösen und unmittelbar neben der Eisenbahn die historische Straßenbrücke über die Saale mit dem Flußwehr sichtbar, anschließend der Kurpark mit den Badebauten und dem Kurmittelhaus. Ist der inmitten des Ortes auf engem Raum liegende Bahnhof passiert, zeigt sich südlich der Strecke auf hohem Fels über dem Saalebogen im hier engen Taldurchbruch die Ruine der romanischen Rudelsburg; von deren Gaststättenterrasse bietet sich ein großartiger Rundblick. Daneben, durch ein kleines Tal getrennt, die niedriger gelegene Ruine der wahrscheinlich älteren Burg Saaleck (beliebter Fotografenstandort für Saalebahn-Motive). Durch die „Thüringer Pforte" führt nun die Bahn über drei Steinbrükken aus dem 19. Jh. aus dem Taldurchbruch heraus. An der Abzweigstelle Saaleck biegt die Saaletalbahn südwärts ab und überquert dabei die nach Erfurt weiterführende Bahnlinie (↗ D8) auf dem 1967 fertiggestellten Kreuzungsbauwerk, ohne den nahe gelegenen Bf Großheringen zu berühren. In weitem Bogen nach links über eine stählerne Fachwerkbrücke folgt die Strecke nun den Windungen der Saale bis zum Bf Camburg (Saale); hier endet die elektrische Fahrleitung. In der mittelalterlichen Stadt sind die Burg (Jugendherberge), die gotische Kirche und eine überdachte Holzbrücke sehenswert.

Weiter entlang der Saale und ab jetzt auch der F 88 tauchen nach Durchfahrt durch den Bf Dornburg (Saale) rechts hoch auf dem Kalkfels, 95 m über der Bahntrasse liegend, die drei Dornburger Schlösser aus dem Mittelalter, der Renaissance und dem Rokoko (Goethe-Gedenkstätten und Porzellansammlung) auf. (Bei den Kilometern 16,6 und 16,8 beliebte Standorte für Eisenbahnstreckenfotos).

Am Bf Porstendorf steht der für die Gründerzeit typische Klinkerbau einer Pappenfabrik, und links erhebt sich in 210 m Höhe die Ruine der Kunitzburg. Nach Passieren des Hp Jena-Zwätzen werden rechts die Wohnhochhäuser von Jena-Nord sichtbar, links der Jenzig mit der Berggaststätte und der „Fuchsturm" (Ausblick über das Saaletal).

„Zum akademischen Leben ist Jena der beste Ort", stellte Friedrich Schiller 1795 fest. Heute prägt die nach ihm benannte Universität gemeinsam mit dem VEB Carl Zeiss die Stadt. Der Saalbahnhof in Jena besitzt seit 1965 sein neues Empfangsgebäude und ist Hauptstation der Saaletalbahn in der Stadt. Das Zentrum der Altstadt wurde teilweise neu gestaltet, erhalten sind die historische Marktplatzumgebung mit gotischem Rathaus und spätgotischer Michaelskirche. Ne-







Saaleeisenbahn mit den Dornburger Schlössern

ben dem gotischen Johannistor mit dem Pulverturm und der Johanniskirche ragt der „turris jenensis", das 26geschossige Hochhaus der Universität, zusammen mit dem Zeiss-Hochhaus empor und beherrscht weithin die Stadtsilhouette. Nach Passieren des Hp Jena Paradies liegt rechts über der Stadt der VEB Jenaer Glaswerk Schott & Gen. zusammen mit dem neu erbauten Teilwerk des VEB Carl Zeiss, links folgt im Saaletal das neue Wohngebiet von Jena-Lobeda.

An der Blockstelle Ammerbach überquert, vom Berghang kommend, die Strecke Weimar–Jena–Gera (↗ E1) die Saaletalbahn. Kurz vor Einfahrt in den Bf Göschwitz (Saale) erblickt man links die am Hang liegende Untere Lobdeburg und die Ruine der gleichfalls mittelalterlichen Oberen Lobdeburg. Rechts ist der 180 m hohe Schornstein des Heizkraftwerkes Jena-Süd weithin sichtbar. Bei Kilometer 33 fährt der Zug durch die 17bogige und 750 m lange Autobahnbrücke. Saaleaufwärts führt die Strecke zwischen Rothenstein und Kahla an Felswänden entlang, und links werden die Schornsteine des VEB Porzellankombinat Kahla sichtbar. Nach Passieren des Bf Kahla (Thür) und der Stadt wird der Blick auf die im 19. Jh. ausgebaute mittelalterliche Leuchtenburg (Jugendherberge, Museum) frei. In Orlamünde, wo die mittelalterliche Turmburg, Kirche und das Rathaus von der Bahnlinie aus zu erkennen sind, zweigt südwärts über die Saale die Strecke nach Pößneck unterer Bahnhof ab. Bis Rudolstadt geht die Fahrt weiter entlang der Saaletalstraße rechts vor dem Talhang und dem windungsreichen Flußlauf, von malerischen Dörfern und einigen Burgruinen an den Hängen begleitet.

Der mittelalterliche Burg- und Marktplatz Rudolstadt wurde mit dem 16. Jh. schwarzburgische Residenz, davon zeugt das hoch über der Stadt liegende große Barockschloß Heidecksburg (Gaststätte). Seine prächtigen Rokokoräume und musealen Sammlungen sind ebenso sehenswert wie die schöne Stadtkirche aus der Spätrenaissance und das Volkskundemuseum mit Thüringer Fachwerkbauernhäusern jenseits der Saale.

Weiter im Saaletal wird der Bf Rudolstadt-Schwarza erreicht, hier zweigt nach rechts das Verbindungsgleis zur Schwarzatalbahn und zum Bf Bad Blankenburg (Thür Wald) ab (↗ D11). Die weite Tallandschaft beherrschen die ausgedehnten Industrieanlagen des Kunstfaserwerks Schwarza. Nach dem Überqueren der Saale erscheint links der langgestreckte Muschelkalkrücken des Kulm, der mit seinen 482 m Höhe die benachbarten Buntsandsteinberge um gut 100 m Höhe überragt. Rechts mündet die Schwarza in die Saale, und am jenseitigen Flußufer verläuft parallel zur Saaletalstrecke die Schwarzatalbahn (↗ D11). Kurz vor dem Bf Saalfeld (Saale) treffen beide Trassen aufeinander (↗ D6), und gemeinsam mit der von links in scharfem Bogen herangeführten Strecke aus Gera (↗ E2) wird die F 281 unterquert.

Saalfeld–Sonneberg

Besondere landschaftliche Reiseerlebnisse bietet die Eisenbahnstrecke, die über insgesamt 75 Kilometer vom Bf Saalfeld (Saale) aus dem Saaletal heraus und über den Rennsteig hinweg in die südthüringische Spielzeugstadt Sonneberg führt. Der Personenzug benötigt dafür etwas mehr als zwei Stunden. Die im Kursbuch der Deutschen Reichsbahn unter Strecke 566 zusammengefaßten Abschnitte wurden von unterschiedlichen Eisenbahngesellschaften erbaut. Viele Geländeschwierigkeiten waren zu überwinden. So sind die Abschnitte Saalfeld–Hockeroda seit 1871 und bis Probstzella seit 1885 in Betrieb, der nach Lichte wird seit 1899 und bis Lauscha gar erst seit 1913 befahren, während der Abschnitt Lauscha–Sonneberg bereits 1886 eröffnet wurde.

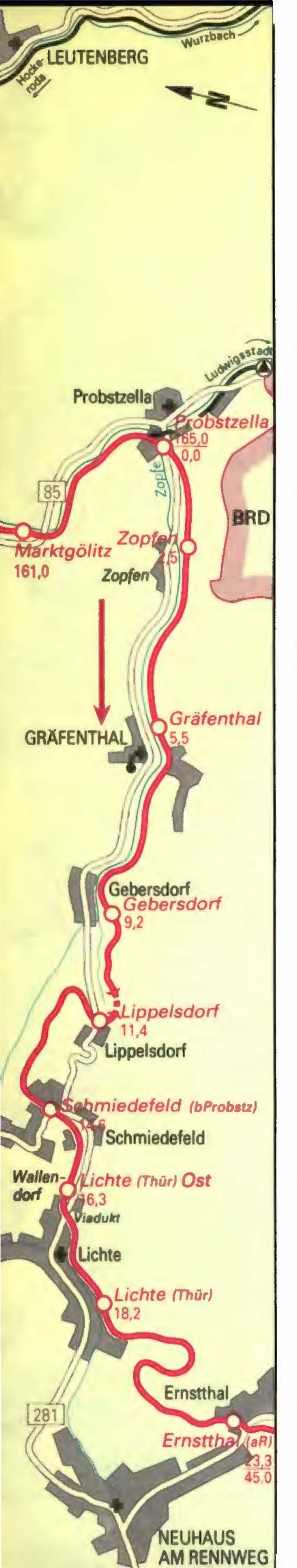
Der Ort Saalfeld, am Nordrand des Thüringer Schiefergebirges auf dem hohen linken Ufer der Saale gelegen, wird bereits im 9. Jh. erwähnt und war im Mittelalter wichtiger Flußübergang, später Bergbaustadt. Den baulich gut erhaltenen historischen Stadtkern umziehen Teile der mittelalterlichen Mauer mit vier Tortürmen. Am Markt befinden sich die gotische Johanniskirche mit schöner bildkünstlerischer Ausstattung, das Rathaus aus der Übergangszeit von Spätgotik zur Renaissance und das im Kern romanische Haus der Marktapotheke. Die Burgruine Hoher Schwarm nimmt den Platz des alten Königshofes ein, dicht dabei das spätgotische Schlößchen Kitzerstein. Im Norden der Altstadt steht das barock ausgebaute Schloß (Rat des Kreises) mit schönen Innenräumen. Sehenswert ist auch das Museum im frühgotischen Franziskanerkloster. Die im Südwesten der Stadt gelegenen Feengrotten locken mit ihren farbenprächtigen Tropfsteinhöhlen – einmalig in Mitteleuropa – Touristenströme an. Heute ist Saalfeld Industriestadt mit Werkzeugmaschinenbau und feinmechanisch-optischer Gerätefertigung, Verkehrsknoten für Eisenbahn und Straßen (F 85, F 281) und „Eingangstor" zum südlichen Thüringer Wald.

Die Hauptbahnstrecke verläuft im Saaletal in südlicher Richtung, westwärts liegt das Thüringer Schiefergebirge. An der Talverengung folgen jenseits der Saale die mit Gleisanschluß ausgestatteten Bauten der Thüringer Schokoladenfabrik, und links erheben sich unmittelbar neben dem Gleis die 326 m hohen Felswände des Bohlen, ein geologisches Naturdenkmal mit roten devonischen Gesteinen und hellen horizontalen Zechsteinkalken (am Kilometer 143 beliebte Kulisse für Eisenbahnfotos). In einem engen Linksbogen überquert die Strecke den Fluß und verbleibt nun auf seinem linken Ufer bis Kaulsdorf (Saale). Am jenseitigen Talhang steigt die 1949 in Jugendinitiative erbaute Wasserleitung zur Maxhütte Unterwellenborn empor. Vor dem Bf Kaulsdorf (Saale) – Ausgangspunkt für Wanderungen zur Hohenwartetalsperre – verlassen Bahnlinie und F 85 das Saaletal und treten in das über 300 m tief in das Thüringer Schiefergebirge einschneidende Loquitztal ein. Auf der Höhe links das barock ausgebaute Schloß Eichicht. Am Bf Hockeroda zweigt südwärts die Nebenbahn zum Bf Wurzbach (Thür) ab.

Am Bf Unterloquitz weisen links die Werkanlagen der Schiefergruben und schiefergedeckte Häuser auf den hier ansässigen Dachschieferbergbau hin. Bei der Weiterfahrt bieten sich schöne Einblicke in Seitentäler des Loquitztales. Oberhalb des Hp Marktgölitz überquert die F 85 auf einer großen Brücke die Bahn. Kurz vor dem Bf Probstzella biegt die Strecke von der Hauptbahntrasse nach rechts in die 1961 erbaute Verbindungskurve zur Umgehung des Grenzbahnhofs ab. Am Hp Probstzella halten alle in und aus Richtung Gräfenthal verkehrenden Züge. Dann folgt die Trasse dem tief eingeschnittenen Zoptetal aufwärts. Oberhalb vom Bf Gräfenthal (das Aussteigen ist nur mit Passierschein möglich – Grenzgebiet) bietet sich nach Überqueren des Bruchsteinviaduktes ein schöner Blick auf Gräfenthal mit seiner Barockkirche und den Porzellanfabriken. Auf dem Hainberg liegt hoch über dem Ort die Burg Wespenstein.

Am Nordhang des Winterberges entlang, durch das enge Gebersbachtal mit schönen Ausblicken, führt die Trasse über den Sommers-





dorfer Viadukt bis zum 0,5 km vom tief unten liegenden Ort entfernten Hp Gebersdorf. Durch den 125 m langen Lippelsdorfer Tunnel, auch Froschbergtunnel genannt, und über den Viadukt Lippelsdorf erreicht der Zug den in einer Steigung von 40 ‰ liegenden Hp Lippelsdorf (567 m über NN). Den großen Höhenunterschied bis zum Bf Schmiedefeld (b Probstzella) – 661 m über NN – überwindet die Strecke in einem großen Bogen um dem Kalkberg, wobei nach rückwärts die von Gebersdorf bis hierher zurückgelegten Steigungen zu sehen sind. Im Bf Schmiedefeld (b Probstzella) ist die Hochfläche des Thüringer Schiefergebirges erreicht. Für seinen Bau wurde ein Einschnitt in die Felsen gesprengt. Der Zug hat bis hierher 318 m Höhenunterschied überwunden. Aus den alten Eisenerzbergwerken um Schmiedefeld wurde bis 1972 die Maxhütte Unterwellenborn mit Erz versorgt. An der linken Streckenseite das Anschlußgleis zum Schaumglas- und Isolierplattenwerk. Schmiedefeld ist aber vor allem wegen seines Gebirgsklimas und seiner Umgebung als Erholungsort geschätzt.

Bis zum Bf Lichte (Thür) Ost, das Empfangsgebäude von 1898 ist in seiner ursprünglichen Gestalt erhalten, fällt die Strecke auf den nur 1,6 Kilometern um 43 m. Hier liegen die inzwischen nicht mehr betriebenen Erzgruben. Unmittelbar nach der Bahnhofsausfahrt passiert der Zug den Piesauviadukt, von dem sich ein schöner Blick auf den Ortsteil Wallendorf bietet. Dieser 258 m lange und 30,5 m hohe Viadukt überspannt in S-förmiger Linienführung das Piesautal. Der Hp Lichte (Thür), mitten im Wald gelegen, ist etwa einen Kilometer vom Ort entfernt.

Der anschließende Streckenteil bis Ernstthal ist landschaftlich besonders reizvoll: Drei Gleisabschnitte liegen übereinander an den Berghängen, wobei sich die Strecke zunächst im Finsteren Grund und dann an den Hängen des Arlesberges in großen Serpentinen emporwindet. Den Ascherbach überquert der Zug in Höhe der Fichtenwipfel über den 25,5 m hohen, gleichfalls in einem Gleisbogen liegenden Viadukt Finsterer Grund. Rechts zwischen Bäumen ist die höchstgelegene Kreisstadt der DDR, Neuhaus am Rennweg, zu sehen. Nach Vorbeifahrt am Einfahrsignal des Bf Ernstthal am Rennsteig lohnt sich ein Rückwärtsblick nach links, denn nur von hier aus sieht man den Viadukt Finsterer Grund in seiner ganzen Gestalt.

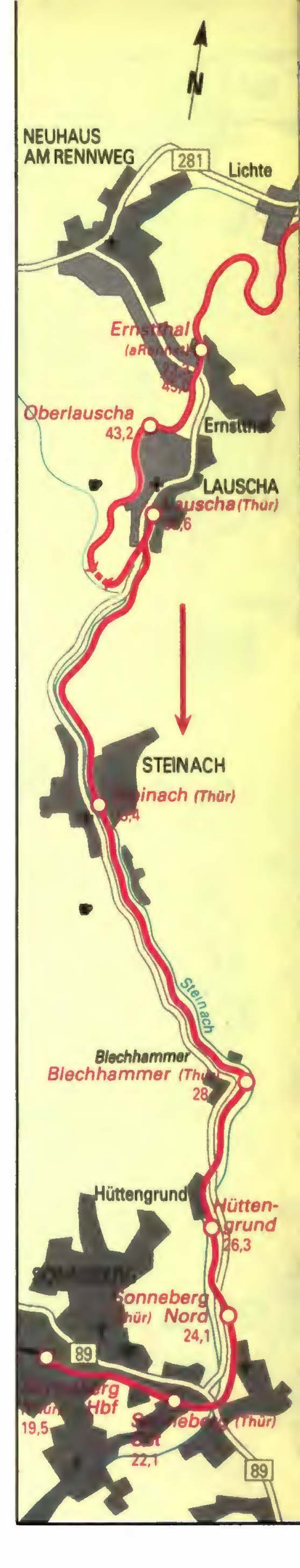
Im Bf Ernstthal am Rennsteig (769 m über NN) ist der Kamm des Thüringer Waldes mit dem Rennsteig und damit auch der höchste Punkt der Strecke zwischen Saalfeld und Sonneberg erreicht. Der Rennsteig ist Wasserscheide, Sprach- und ehemalige Landesgrenze und verläuft quer durch das Bahnhofsgelände. Hier zweigen die nur noch von Güterzügen befahrene Strecke zum Bf Neuhaus am Rennweg (835 m über NN) und das Anschlußgleis zur Glashütte ab. Da die Kilometrierung der weitergehenden Strecke von Sonneberg ausgeht, ist bei deren Beachtung rückwärts zu zählen.

In geringerem Gefälle umfährt der Zug auf einem Hanganschnitt die Igelskuppe zunächst ostwärts, dann in südlicher Richtung, erreicht den Hp Oberlauscha mit dem hier ansässigen Glaswerk und fährt weiter am Hang des Steinigen Hügels entlang. Tief unten ist links im Tal die Glasbläserstadt mit ihren schieferbedeckten Häusern zu sehen. Seit 1597 ist hier die Glasfertigung heimisch, aus dem nahen Steinheid kam der dazu notwendige Quarzsand. In einem weiten Bogen zieht sich die Strecke am Westhang des Teufelsholzes auf den 86 m tiefer liegenden Bahnhof zu, rechts das tiefe Steinachtal, jenseits die bewaldeten Hänge des Göritzberges. Die Waldschlucht „Nasse Delle" wird auf dem 31 m hohen Viadukt überquert, und der Zug fährt in einem Linksbogen dem Portal des 275 m langen Lauschenstein-Tunnels entgegen. Im Tunnel fällt das Gleis um 9 m, und nach Verlassen des Tunnels erreicht es bald den steilen Hang des Teufelsholzes. Im Tal ist das nach Steinach weiterführende Gleis sichtbar.

Über den 93m langen Viadukt innerhalb von Lauscha und über die von Sonneberg heraufkommende Straße fährt der Zug schließlich in den Bf Lauscha (Thür) ein. Sein Empfangsgebäude steht in Kopflage, aus Granitquadern und mit Schiefer verkleidet, wurde es 1914 errichtet. Der Bahnhof bildet eine echte, durch die engen Geländeverhältnisse bedingte Spitzkehre: Die Gleise enden aus beiden Richtungen



Piesauviadukt



am Prellbock, und die Lokomotiven müssen zur Weiterfahrt jeweils an die entgegengesetzten Zugenden umsetzen. Am Hang des Tierberges fügt sich das in die hohe Stützmauer eingebaute Stellwerk dem Bahnhofs- und Landschaftsbild ein (beliebtes Fotomotiv). In der „verschieferten" Stadt lohnt ein Besuch nicht nur wegen des Museums für Glaskunst.

Die Ausfahrt aus dem Bf Lauscha (Thür) führt zunächst am rechts liegenden Bahnkörper entlang, aus dem der Zug soeben von Ernstthal herabgekommen ist. Die Trasse nach Sonneberg verläuft bis Steinach mit verhältnismäßig geringen Neigungen, dafür in zwölf Gleisbögen im Lauschatal entlang der Straße und nach dessen Einmündung im nicht minder reizvollen Steinachtal unter Futter- und auf Stützmauern an Berghängen und durch dichte Fichtenbestände. An der Mündung des Göritzgrundes ins Steinachtal rechts die Göritz-Schneidemühle. Von Norden her erreicht die Bahn Steinach und durchfährt die kleine Stadt fast in ihrer gesamten Länge. Seit dem ausgehenden Mittelalter ist die 1519 gegründete Stadt „Industriegebiet": Zunächst Eisenbergbau und Eisenhämmer, dann die „Märbel"-Herstellung – kleine Steinkugeln, die man sowohl als Geschosse wie dann als Kinderspielzeug verwendete – und mit dem 19. Jh. Schiefertafel- und Griffelproduktion. Die heute hier ansässigen Industriebetriebe bewirken den umfangreichen Güterverkehr, Rangierbetrieb sowie Ladearbeiten, wozu der Schienenportalkran auf dem Bahnhofsgelände benötigt wird.

Parallel mit der Straße verläuft die Strecke weiter das Steinachtal abwärts, einen geraden Gleisabschnitt gibt es kaum. Das Empfangsgebäude am Bf Blechhammer (Thür) stammt noch aus der Erbauungszeit der Strecke. In dem engen Tal, das nur der Bahnlinie, der Straße und der Steinach Raum läßt, geht es zwischen Schleifenberg und Hessenhöhe zum Hp Hüttengrund, kurz zuvor auf der 1979 neu erbauten Stahlbrücke die Steinach überquerend. Deuten bis hierher die Orts- und Stationsnamen noch vielfach auf die nachmittelalterliche Produktion hin, so wird mit dem Bf Sonneberg Nord das „Spielzeugland" erreicht. Das Empfangsgebäude dieses Bahnhofs ist aus der Bauzeit der Bahn erhalten. Die Trasse überquert die F 89 und auf einer Fachwerkbrücke erneut die hier zur Schneeschmelze Hochwasser führende Steinach und gelangt am Stellwerk vorbei in den Bf Sonneberg (Thür) Ost. Der 1970 eingerichtete Containerumschlagplatz hat einen weiten Einzugsbereich mit den Kreisen Sonneberg, Neuhaus am Rennweg und Eisfeld und ihrer umfangreichen Industrie. Ein Anschlußgleis führt zu den Elektrokeramischen Werken. Nach 2,4 Kilometern gelangt der Zug mit leichtem Anstieg schließlich in den Hauptbahnhof der Stadt Sonneberg (↗ d7).



Sonneberg–Eisfeld

Die 33 km lange Eisenbahnstrecke zwischen Sonneberg und Eisfeld wurde 1910 in Betrieb genommen; sie entstand vor allem auf Betreiben des Städtchens Schalkau, das mit seiner Spielzeugindustrie eine Verbindung zur bereits seit 1858 bestehenden Eisenbahnstrecke von Eisfeld nach Eisenach anstrebte. Die Stationen liegen zwar nur in Höhen zwischen 386 m über NN (Sonneberg) und 505 m über NN (Katzberg), trotzdem verleihen die häufigen Neigungen und engen Gleisbögen der Strecke den Charakter einer Gebirgsbahn.

Sonneberg (auf der Streckenkarte unten) liegt am Südrand des Thüringer Schiefergebirges. Seit dem 15. Jh. ist seine Geschichte mit der Puppen- und Spielwarenfertigung verbunden – sehenswert dazu das 1901 gegründete und seit 1975 neu gestaltete Spielzeugmuseum. Die Stadt selbst ist ein Spiegelbild ihrer aus der Produktionsgeschichte erwachsenen Sozialstruktur: Sie besteht aus Fabrikanten- und Verlegervillen sowie Werkstättenbauten, vorwiegend aus dem 19. Jh., und charakteristischen Arbeiterwohngebieten. Den Bahnhofsvorplatz prägen repräsentative Verwaltungs- und Industriebauten vom Beginn unseres Jahrhunderts. Der Bahnhof entstand 1885 als Endstation der Eisenbahn zwischen Eisenach und Sonneberg, die über Coburg führte. Sein Empfangsgebäude wurde 1907 in sachlichen Heimatstilformen neu erbaut. Die Bahnsteigüberdachungen gehören zu den frühesten in Stahlbeton ausgeführten Baulichkeiten dieser Art. Mit ihrer vielseitigen Elektroindustrie und der Spielzeugherstellung nimmt die Stadt eine industrielle Spitzenstellung in Südthüringen ein; gleichfalls eine „Spitzenposition" hat die mit 638 m höchstliegende Sternwarte der DDR und meteorologische Station.

Vom Hauptbahnhof führt die Strecke über den Röthengrund und die F 89 hinweg zum Fuße des Eichberges, am Waldrand der Hp Sonneberg (Thür) West. Über das Teufelsbachtal fährt der Zug in etwa 22 m Höhe auf einem 171 m langen Viadukt aus acht Gewölben. In einem Abschnitt des Blößenberges verlaufend, muß die Trasse große Steigungen überwinden. Gegenüber dem Hp Mengersgereuth-Hämmern Ost erhebt sich über der F 89 die 546 m hohe Kuppe des Isaak. Nach einer 1 km langen Fahrt wird ein Sandsteinviadukt überquert, mit 97 m Länge überspannt er in 18,5 m Höhe den Effelderbach. Von der Brücke aus ist schon der Bf Mengersgereuth-Hämmern zu sehen, den Ort prägt die Spielzeugindustrie. Bis nach Effelder – mit spätgotischem Schloßbau – zieht sich die Bahnlinie ins Tal hinab. Hinter dem Hp Seltendorf geht die Strecke erneut bergan.

Vor Grümpen biegt die Bahnlinie nordwärts ab, nach Rauenstein – über dem Ort die Ruine der mittelalterlichen Burg. Der Kopfbahnhof ist Spitzkehre, so daß zur Weiterfahrt nach Eisfeld die Lokomotiven umsetzen müssen. Da sich hier die Personenzüge beider Fahrtrichtungen kreuzen, besteht zu diesen Zeiten stets Rangierbetrieb. In Richtung Eisfeld verläuft die Strecke, parallel zur ankommenden aus Sonneberg, nun südwärts bis zum Hp Grümpen. Hier biegt sie in engem Bogen westwärts ab, überwindet den Bergrücken und führt hinab zum Bf Schalkau. Er liegt mit dem Ort im Itztal. Im Norden ist zeitweilig der 863 m hohe Bleßberg mit seinen markanten Antennenbauten sichtbar. Die F 89 wird gekreuzt, und oberhalb des Hp Bachfeld führt die Trasse aus dem Tal heraus. Die Strecke windet sich in doppelter Bogenkehre um den Sommerberg, und im Hp Katzberg, wo die Personenzüge nicht halten, erreicht sie den höchsten Streckenpunkt. Anschließend wird zwischen Katzberg und Heid die Wasserscheide zwischen Werra und Main überschritten.

Bis Eisfeld fällt die Strecke fast gleichmäßig parallel zur historischen Trasse der Werratalbahn, kreuzt die F 4 und erreicht den Bahnhof der kleinen Industriestadt, die in der waldreichen Hügellandschaft der oberen Werra liegt. Bemerkenswert sind die im Kern gotische Stadtkirche, schöne Fachwerkbauten und das Schloß mit dem Otto-Ludwig-Museum.

Von Eisfeld führt die Bahn weiter über Hildburghausen und Themar nach Meiningen (↗ D15).

Naumburg–Erfurt

Der 62,8 km lange Streckenabschnitt der Magistrale Berlin–Erfurt wurde 1846/47 von der Thüringischen Eisenbahn in Betrieb genommen. Im Netz der Deutschen Reichsbahn gehört er zu den wichtigsten Hauptstrecken. Bei der Trassierung bereitete das gewundene und von steilen Muschelkalkhängen eingeengte Saaletal zwischen Naumburg und Großheringen Schwierigkeiten, denn allein auf diesem kurzen Abschnitt mußte die Saale fünfmal überbrückt werden.

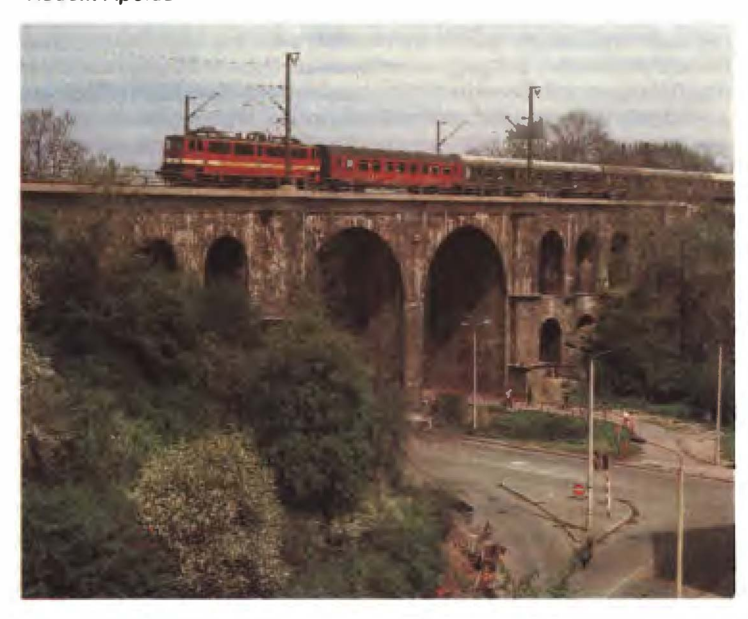
Bei der Blockstelle Saaleck zweigt am Kilometer 55,8 die im Saaletal weiterführende Hauptstrecke nach Saalfeld (↗ D5) südwärts ab. Die Trasse nach Erfurt verläuft geradeaus weiter in westlicher Richtung durch das Ilmtal. Nach den Kreuzungsbauten der Saaletalbahn sind von links kommend deren Verbindungsgleise zur Erfurter Strecke sichtbar, die ebenfalls in den Bf Großheringen einmünden. Dessen Gebäude liegen in Keilform inmitten des Streckendreiecks.

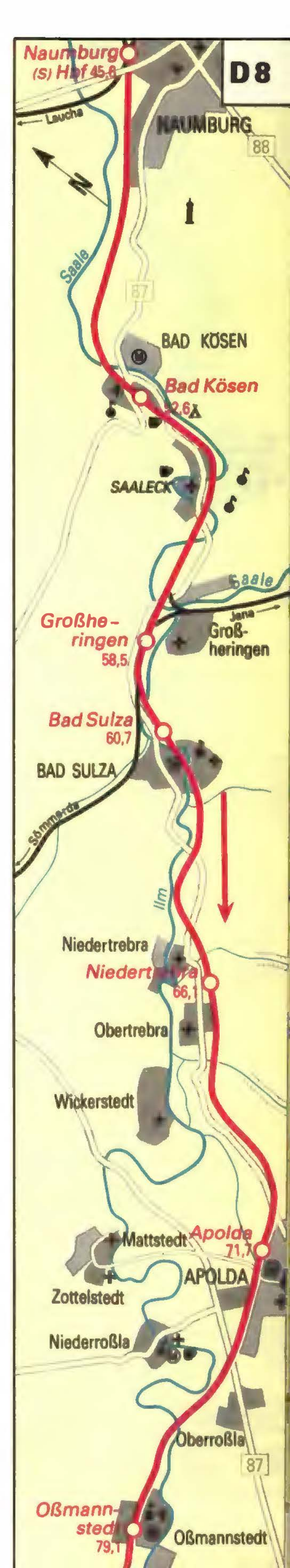
In Großheringen beginnt die über Sömmerda nach Straußfurt verlaufende Nebenstrecke, die im Volksmund „Pfefferminzbahn" genannt wird, weil der Zug zur Streckeneröffnung 1874 in Kölleda mit Girlanden aus der hier reichlich wachsenden Pfefferminze geschmückt worden war. Die Magistrale wird auf einem neu erbauten Kreuzungsbauwerk von dieser Nebenstrecke überquert.

Nach zwei Kilometern Fahrt durch das enge Ilmtal liegt rechts der Strecke der Bf Bad Sulza. Das Empfangsgebäude ist in seinem Backstein-Bäderstil ein schönes Beispiel historischer Bahnhofsarchitektur. Gleichfalls rechts folgen die Kuranlagen mit der sich anschließenden kleinen Stadt. Einen ganzen Komplex technischer Denkmale bilden hier die historischen Salineeinrichtungen aus dem frühen 19. Jh. zusammen mit dem Saline-Museum.

Kurz vor Niedertrebra beginnt der Anstieg der Strecke aus dem Ilmtal heraus nach Apolda, zur Dampflokzeit waren zu dessen Überwindung an Schnellzügen von Naumburg (Saale) aus Schiebeloks im Einsatz. Vor der Einfahrt in den hoch über der Stadt liegenden Bf Apolda ist rechts der große Komplex des Thüringer Obertrikotagenkombinats zu sehen. Seit dem 17. Jh. ist in Apolda Wirk- und Strickwarenfabrikation (Museum) ansässig. Tradition hat hier ebenfalls die Glockengießerei. Ihre historische Werkstätte ist ein technisches Denkmal, aus der Gießerei gehen Glocken noch immer in alle Welt. Im Glockenmuseum werden die Geschichte des Glockengusses und der seit 1722 hier ansässigen Fertigung dargestellt. Nach Ausfahrt aus dem Bahn-

Viadukt Apolda







hof verläuft die Trasse auf dem reichlich 20 m hohen Damm, an den sich der 90 m lange und zum Teil doppelgeschossige Viadukt anschließt. Von hier kann man auf die im Tal eingebettete Stadt, überragt vom spitzen Turm der Lutherkirche aus dem 19. Jh. und den Schornsteinen älterer Fabrikbauten, sehen.

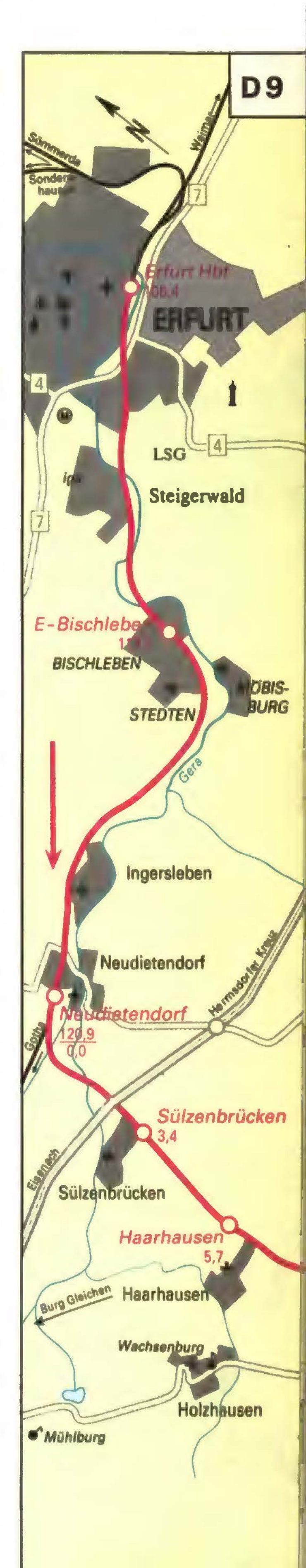
Nahe der Blockstelle Oberroßla kreuzen die Gleise die F 87, während der Fahrt werden links die Türme der mittelalterlichen Wasserburg Niederroßla für einen Moment sichtbar. Wieder entlang der Ilm, wird diese auf einer 20 m hohen Brücke überquert, und die Strecke erreicht über Oßmannstedt (Wieland-Gedenkstätte) Weimar. Im nun linksseitigen Ilmtal liegt die Goethe-Gedenkstätte Schloß Tiefurt mit dem kleinen Landschaftspark. Über das Ilmtal hinweg kommt auf hohem Damm und Brücke die Hauptbahn aus Jena (↗ E2) heran.

Am Bahnbetriebswerk Weimar und am Güterbahnhof vorbei erreichen beide Hauptstrecken den Bf Weimar. Er ist auch Ausgangspunkt der Nebenstrecke über Bad Berka nach Kranichfeld. Das Empfangsgebäude des Bf Weimar entstand 1912/22 an Stelle des zu kleinen ersten Gebäudes in neuklassizistisch-funktioneller Gestalt und bildet gemeinsam mit den teils älteren Hotel- und Wohnbauten um den regelmäßig angelegten Bahnhofsplatz sowie der repräsentativen Bebauung der zur Stadt hinabführenden Straßenachse ein interessantes städtebauliches Ensemble. Mit der großen Zahl seiner Bauwerke aus den Zeiten der Renaissance, des Barocks und Klassizismus aber auch aus dem Beginn des 20. Jh., mit vielen baulichen, landschaftlichen und bildkünstlerischen Zeugnissen deutscher Klassik ist Weimar ein Kulturzentrum von internationalem Rang. Der Stadtkern im Ilmtal mit dem Schloßensemble, dem Landschaftspark sowie dem bebauten „Graben" ist in seiner historisch gewachsenen Gestalt erhalten. Nördlich vom Markt die Herderkirche mit reicher bildkünstlerischer Ausstattung, in ihrer Umgebung schöne Renaissance- und Barockhäuser. Am Marktplatz stehen das neugotische Rathaus und das wiederhergestellte Renaissanceensemble um das Cranachhaus und das Rote Schloß. Südöstlich schließt sich das Barockensemble mit Gelbem Schloß (Zentralbibliothek der deutschen Klassik) und dem Fürstenhaus (Hochschule für Musik „Franz Liszt") an. Nördlich davon das Schloß mit „Bastille" und mittelalterlichem, barock bekrönten Turm und klassizistisch umbauten Hofgeviert, Sitz der Nationalen Forschungs- und Gedenkstätten der klassischen deutschen Literatur (museale Kunstsammlungen). Im Ilmpark Goethes Gartenhaus und weitere Parkbauten, am Frauenplan das Goethehaus, im nahen, neu geschaffenen Fußgängerbereich das Schillerhaus und das barocke Wittumspalais sowie das sich anschließende Deutsche Nationaltheater sind weitere Sehenswürdigkeiten. Südlich des Stadtkerns befinden sich die Hochschule für Architektur und Bauwesen mit den funktionellen Jugendstilbauten von Henry van de Velde, bis 1929 Sitz des Bauhauses in Weimar, und gegenüber das Liszt-Haus. Im Süden der Stadt das Rokokoschloß Belvedere mit Museum. Auf dem Südfriedhof das von Walter Gropius geschaffene Denkmal der Märzgefallenen, der sogenannte „Blitz". Die Weimarhalle (Stadtmuseum) nordwestlich der Altstadt entstand 1932.

Von Weimar aus verläuft die Strecke am flachen Hang des Ettersberges, wobei rechts der Glockenturm und die große Ringgräberanlage der Nationalen Mahn- und Gedenkstätte Buchenwald zu sehen sind. Die dann erreichten Tröbsdorfer Höhen bilden die Wasserscheide zwischen Ilm und Gera. Für den folgenden 675 m langen Geländeeinschnitt war zur Zeit des Streckenbaues eigentlich ein Tunnel vorgesehen, auf dessen komplizierten Bau man aber verzichtete.

Über die Bahnhöfe Hopfgarten und Vieselbach erreicht die Magistrale, nachdem sie nördlich von Linderbach-Azmannsdorf einen weiteren tiefen Einschnitt passiert hat, die Abzweigstelle Eo, an der sich die einzelnen Gleise harfenartig zum Güterbf Erfurt verzweigen. Vorbei am neuen E- und Diesellok-Bahnbetriebswerk und dem Rangierbahnhof mit dem weißen Stellwerksbau werden die Strecken aus den Richtungen Magdeburg (↗ C13) und Nordhausen (↗ C15) auf Brücken überquert. Über die Schmidtstedter Brücke, welche die Stadtschnellstraße überspannt, wird der Hbf Erfurt (↗ D9) erreicht.

Erfurt–Oberhof–Suhl–Meiningen

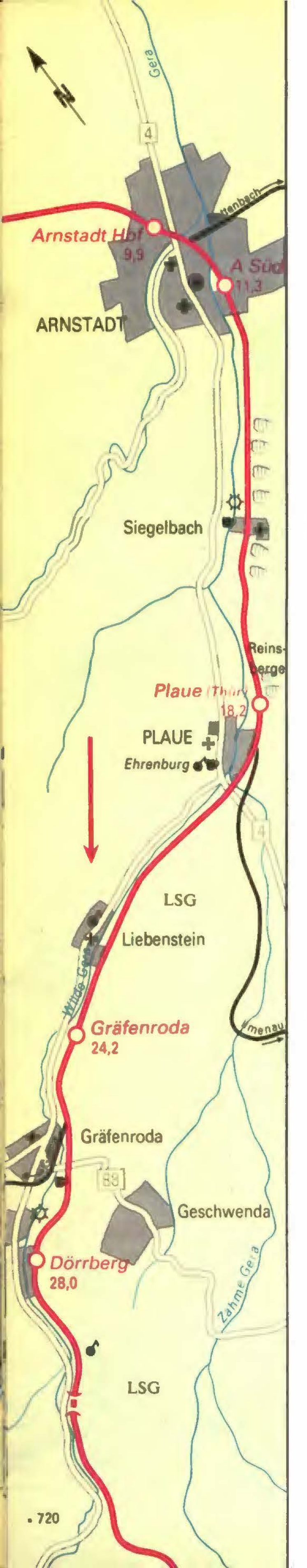


Erfurt ist der wichtigste Eisenbahnknoten im Südwesten der DDR. Hier kreuzen sich die europäische Ost-West-Verbindung mit dem Abschnitt der Magistrale von Halle/Leipzig und die Nord-Süd-Verbindung von Magdeburg über Sangerhausen und weiter über Arnstadt–Oberhof nach Meiningen und in die südthüringischen Industrieorte. Erfurts wirtschaftliche Bedeutung erwächst aus Werkzeugmaschinenbau, Mikroelektronik und Elektronik, Büromaschinen-, Schuh- und Bekleidungsindustrie sowie aus intensiv betriebenem Gartenbau – Erfurt ist Ort der Internationalen Gartenbauausstellung „iga".

Schon im Mittelalter war Erfurt eine bedeutende Stadt. Davon künden u. a. der gotische Dom, die Gründung der Universität 1392 (die zweite deutsche städtische Universitätsgründung – sie bestand bis 1816) sowie der Anger: er war im 12. Jh. der größte deutsche Waidmarkt. Dem Anbau und dem Handel mit der blauen Farbpflanze Waid verdankte Erfurt einen guten Teil seines frühen Reichtums. Für 742 ist die Gründung des Bistums am noch älteren Siedlungsplatz „Erphesfort" bezeugt; dann folgten der Bau einer karolingischen Pfalz und mit dem 12. Jh. die erste Befestigung der städtischen Siedlung, die sich in den beiden anschließenden Jahrhunderten zum wichtigsten Handelsplatz am Kreuzpunkt mittelalterlicher Handelswege entwickelte und erst mit dem 16. Jh. diesen Vorrang an Leipzig verlor. Mit dem späten 15. Jh. gewannen die Erzbischöfe von Mainz die Oberhoheit über die Bürgerstadt, sie ließen nach den kriegerischen Auseinandersetzungen des 16. und 17 Jh. den Petersberg zur Zitadelle ausbauen und im 18. Jh. das Statthalterpalais (Rat des Kreises) am heutigen Platz der DSF errichten. Mit dem 19. Jh. preußische Provinzialverwaltungsstadt, wurde Erfurt später industrialisiert. Seit 1952 Bezirksstadt, erfährt Erfurt gegenwärtig eine umfassende Rekonstruktion seiner historischen Altstadt. Sie ist in ihrer mittelalterlichen Struktur erhalten und birgt als städtebauliches Denkmal eine sehr große Zahl historisch wertvoller Ensembles und Bauwerke. Herausragend der Domberg mit den beiden gotischen Bauten des Doms und der Severikirche. Daneben die barocke Festung Petersberg mit der zum Teil erhaltenen romanischen Klosterkirche. Im Zentrum der Stadt bildet der Anger mit seinen vielen historischen Bauten aus sechs Jahrhunderten einen eigenen Erlebnisbereich.

Zu den Sehenswürdigkeiten Erfurts zählen weiter die seit dem 14. Jh. mit Häusern bebaute Krämerbrücke, die einzige erhaltene Flußbrücke dieser Art in Europa nördlich der Alpen, die schönen Renaissancehäuser und das neogotische Rathaus am nahen Fischmarkt, das als Luther- und Reformationsgedenkstätte erschlossene Augustinerkloster und die Kongreßsäle in der Futterstraße mit der Gedenkstätte der deutschen Arbeiterbewegung (Erfurter Parteitag der Sozialdemokraten 1891). Einen Besuch lohnen die Kunstsammlungen im Angermuseum und die Humanistenstätte mit dem darin eingerichteten Studentenclub. Im Westen der Stadt liegt das Gelände der Internationalen Gartenbauausstellung „iga" mit Resten der zur zweiten Erfurter Festung im 18./19. Jh. ausgebauten Cyriaksburg.

Erfurt–Oberhof–Meiningen ist die wichtigste und am meisten frequentierte der drei über den Thüringer Wald hinwegführenden Eisenbahnstrecken. Der Abschnitt Erfurt–Arnstadt wurde 1867, der Abschnitt Arnstadt–Plaue 1879 und der Abschnitt Plaue–Oberhof–Suhl wegen des schwierigen Geländes erst 1884 in Betrieb genommen. An der Westseite des Bahnhofsvorplatzes blieb der Empfangsbau des ersten, 1847 eröffneten Bahnhofs erhalten, heute ist er Sitz der Reichsbahndirektion Erfurt. Der dreigeschossige Bau mit erhöhtem Mittelteil und hohem Uhrturm gehörte zweifelsfrei zu den seinerzeit imposantesten Bahnhofsarchitekturen. Er verlor seine Funktion, als 1887/93 die zu engen Erfurter Eisenbahnanlagen neu gestaltet wurden, sie liegen auf den historischen Stadtwällen und Festungsbauten und teilweise unmittelbar am Wallgraben. Für den langgestreckten Hauptbahnhof entstand dabei ein neuer, zweigeteilter Empfangsbau mit einem Bauteil in Insellage und dem stadtseitig vorgelagerten Eingangs- und



Schalterhallengebäude unterhalb des Gleiskörpers, beide Baulichkeiten verbindet der 60 m lange Personentunnel.

Nach Meiningen wird der Hbf Erfurt in westlicher Richtung verlassen. Mit der Brücke über die Gera durchschneidet die Trasse zugleich die alte Stadtbefestigung. Links tritt der Steigerwald mit seinem Steilhang bis fast an den Bahnkörper heran; oberhalb ist die alte Steigerbrauerei zu sehen. Rechts liegt das Naturdenkmal „Dreienbrunnenfeld", aus dem ständig Wasser mit einer Temperatur von 11 °C sprudelt und zur Aufzucht von Brunnenkresse genutzt wird. Jenseits ansteigend erstreckt sich das „iga"-Gelände, und abermals wird die Gera überquert. Unmittelbar am Bf Erfurt-Bischleben reicht die große Portalkrananlage einer Fabrik bis ins Bahngelände. Im Geratal aufwärts folgt beim Stadtteil Stedten das Wassergewinnungsgebiet für Erfurt. Hier verläßt die Strecke das Geratal und folgt dem Lauf des Flüßchens Apfelstädt. An Ingersleben vorbei erreicht sie den Bf Neudietendorf. Hier biegt die Strecke in südliche Richtung von der nach Gotha–Eisenach (↗ D16) weiterführenden ab, vorbei am links gelegenen Oberbauwerk der Deutschen Reichsbahn. Die Autobahn wird unterquert, und nach Westen bietet sich ein weiter Blick über die dem Thüringer Wald vorgelagerten Hügel mit den „Drei Gleichen": der 1965/69 als Hotelrestaurant erschlossenen Wachsenburg und den beiden Ruinen der Mühlburg und der Burg Gleichen. Dieses Bild begleitet die Reisenden bis kurz vor Arnstadt. Links dehnen sich indes die Felder bis Ichtershausen, wo sich die historische Nadelfabrik befindet, und zum Industrieort Rudisleben aus.

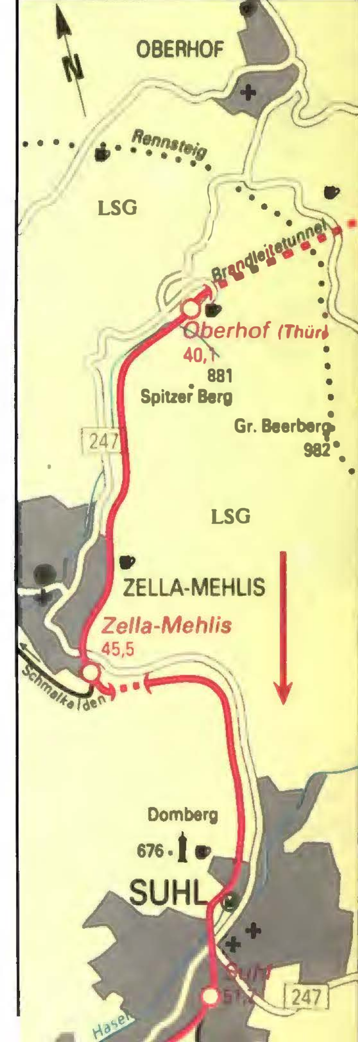
Der Bf Arnstadt Hbf liegt an der F 4, nahe dem Stadtzentrum. Von ihm aus ist auf dem Muschelkalkfelsen die Alteburg (Aussichtsturm, Gaststätte) sichtbar. 704 erstmals erwähnt, gilt Arnstadt als einer der ältesten Orte auf dem Gebiet der DDR. Die Stadterneuerung nach großem Brand am Ende des 16. Jh. brachte schöne Renaissancebauten, wie das giebelgeschmückte Rathaus und die „Galerien", Tuchgaden, am Markt, reiche Fachwerkarchitekturen, wie die „Papiermühle", und Barockbauten. Das Neue Palais (Museum) birgt die berühmte Puppenstadt „Mon plaisir". Der Neidecksturm verblieb vom einstigen Renaissanceschloß. Neben der spätromanischen und gotischen Liebfrauenkirche mit ihrem künstlerischen Reichtum ist die Bachkirche am Marktplatz besonders sehenswert, hier wirkte Johann Sebastian Bach zwischen 1703 und 1707. Auf dem Arnsberg steht ein großer Wasserturm von 1926 in kubistischer Baugestalt.

Nach Verlassen des Bahnhofs kreuzt der Zug die F 4 auf einer Brücke, Anschlußgleise zu Industriebetrieben und die Nebenbahn zum Bf Bad Blankenburg (Thür Wald) zweigen ab (↗ D10). Hinter dem Hp Arnstadt Süd führt die Strecke gemeinsam mit der F 4 durch die steilen Muschelkalkhänge des Plaueschen Grundes, wo auch die Gera fließt. Rechts ist nochmals die Alteburg zu sehen. Bei Siegelbach mit seiner alten Wehrkirche ragen die Felsen der Reinsberge bis zu 581 m empor. Rechts in Fahrtrichtung und jenseits der Gera liegt unterhalb der Ruine der mittelalterlichen Ehrenburg die Kleinstadt Plaue am Zusammenfluß der Wilden und der Zahmen Gera, vor allem bekannt durch die Porzellanfabrik und die beiden nördlich der Gera gelegenen Mineralquellen. Südlich des Bahnhofs zweigt die Nebenbahn nach Schleusingen (↗ d13) ab.

Die Strecke nach Oberhof klettert, nach Kreuzen der F 4, im Tal der Wilden Gera allmählich aufwärts über Liebenstein – mit der gleichnamigen Burgruine – und den Bf Gräfenroda, wo die Nebenstrecke von Gotha (↗ d17) endet. Der Ort zieht sich im Talkessel, etwa 1 km entfernt, oberhalb des Bahnhofs hin. Rechts über dem Ort verläuft die Trasse in Richtung Gotha, die bis zum Bf Frankenhain von der Strecke aus sichtbar bleibt. Nach Kreuzen der F 88 hat der Zug in dem nun immer enger werdenen Tal zwischen den steil abfallenden Hängen beträchtliche Steigungen zu nehmen – während der Dampflokzeit waren hier ständig schwere Schiebeloks im Einsatz. Nach Durchfahren des 104 m langen Tunnels, oberhalb des Hp Dörrberg, ist rechts der 978 m neu gestaltet. Im Zentrum befinden sich – neben dem historischen Stadtkern um den alten Markt und dem Steinweg mit dem Rathaus und dem Waffenschmiedebrunnen, einer Reihe schöner Barock- und







Brandleitetunnel bei Oberhof

hohe Schneekopf, zweithöchste Kuppe des Thüringer Waldes, sichtbar. Ein zweites Mal kann man ihn kurz vor dem Bf Gehlberg, wo das Tal der Wilden Gera verlassen wird, sehen. Das Tal ist hier so eng, daß gerade genug Platz für den Bahnkörper verblieb. Das Signal der Lokomotive kündet den Brandleitetunnel an. Er wurde 1881/84 erbaut und ist mit 3039 m der längste Tunnel im Netz der Deutschen Reichsbahn. Unmittelbar an seinem westlichen Portal liegt der Bf Oberhof (Thür) mit seinem der Landschaft angepaßten Empfangsgebäude. Er ist mit 639 m über NN der höchstgelegene Bahnhof an einer Hauptstrecke der Deutschen Reichsbahn. Der weithin bekannte Erholungs- und Wintersportort mit den zahlreichen Hotels, Ferienheimen und ausgedehnten Sportanlagen ist seit 1985 Stadt und liegt inmitten weiter Fichtenwälder 4 km oberhalb des Bahnhofs.

38,7 km lang ist der Streckenabschnitt vom Kamm des Thüringer Waldes über die Bezirksstadt Suhl hinab ins Werratal zur historischen Residenz Meiningen. Unmittelbar nach Verlassen des Bf Oberhof (Thür) beginnt das Streckengefälle zum 5,4 km entfernten Zella-Mehlis, es beträgt zwischen beiden Stationen 97 m. Bis dicht an den Bahnkörper heranreichend, lassen die dichten Wälder nur ab und an einen Blick in die schöne Landschaft zu. Die Strecke verläuft oberhalb der Industrie- und Bergstadt Zella-Mehlis, die somit den Reisenden zu Füßen liegt. Zwischen älteren und neuen Fabrikbauten, welche seit einem dreiviertel Jahrhundert das Gesicht der Doppelstadt prägen – aus der Schreibmaschinenfabrik ging die elektronische Industrie hervor – findet man zusammen mit landschaftstypischen Wohnbauten die barocken Kirchen der beiden Ursprungsorte. Aus dem am Südrand der Stadt liegenden Bahnhof zweigt in scharfem Bogen nordwestwärts die Nebenbahn nach Schmalkalden und Wernshausen ab. Unmittelbar im Anschluß daran folgt abermals ein Tunnel, 233 m lang.

Auf den folgenden 6,2 Kilometern bis Suhl wird ein weiterer Höhenunterschied von 116 m durch die Gefällestrecke überwunden. Kurz vor der Stadt liegt rechts der 646 m hohe Domberg mit seinem Aussichtsturm, links tauchen im enger werdenden Tal Neubaugebiete der Bezirksstadt auf. Große Teile von Suhl wurden seit den 50er Jahren völlig





Eisenbahnbrücke im Stadtzentrum von Suhl

jüngerer Häuser sowie der spätgotischen Marien- und der barocken Kreuzkirche – auch moderne Bauten: nördlich des Steinwegs das Hotel „Thüringen Tourist" und das Centrum-Warenhaus, jenseits der neuen Hauptverkehrsachse die 1972 fertiggestellte Stadthalle und Wohnbauten. Im barocken Fachwerkbau des „Malzhauses" ist das Waffenmuseum untergebracht. Die Suhler Waffenfertigung blickt auf eine 400jährige Tradition zurück und genießt Weltruf. Aus ihr entwikkelte sich die heute hier ansässige Jagdwaffenherstellung. Reiche Fachwerkarchitekturen findet man in den Ortsteilen Suhl-Neuendorf und Suhl-Heinrichs, hier ist besonders herausragend das Fachwerk-Rathaus von 1657.

Vom Bahnhof, am südlichen Rand der Altstadt, zweigt nach Südosten die Nebenbahn nach Schleusingen (↗ f14) ab. Die Strecke in Richtung Meiningen verläuft im Tal parallel zur rechts liegenden Hasel und Straße, wo sich bis zum Bf Suhl-Heinrichs die Bauten des Fahrzeug- und Jagdwaffenwerkes ausdehnen. Zwischen Dietzhausen und Dillstädt werden die Berge merklich flacher, und das Tal weitet sich. Bei Rohr nimmt die Hasel rechts der Bahn das Wasser der Schwarza auf. Im Dorf steht eine der ältesten Kirchen dieser Region, ihr Urbau stammt aus dem 9. Jh.; erhalten sind neben der Krypta aus dem 10. Jh. die im Barock ausgebaute Kirche und die in romanischer Zeit entstandene, kreisförmige Befestigungsanlage.

Mit der letzten Überquerung der Hasel wird nach links der Blick auf das Gasturbinenkraftwerk Grimmenthal mit seinen beiden mächtigen Schornsteinen und dem Kühlturm frei. Zusammen mit der Werra kommt hier von Südosten die Strecke aus Eisfeld hinzu (↗ D15) und mündet mit den Hauptbahngleisen in den Bf Grimmenthal, dem Meiningen vorgelagerten kleinen Eisenbahnknoten. Nach Nordwesten verläuft seit 1858 die Hauptbahn nach Meiningen, während die Nebenbahnstrecke in Richtung Rentwertshausen südwestwärts abzweigt. Vor dem Bf Untermaßfeld mündet das Verbindungsgleis von Rentwertshausen nach Überqueren der Werra ein. Im Ort ist die spätmittelalterliche Wasserburg der hennebergischen Grafen erhalten, in Obermaßfeld-Grimmenthal die Kirche aus der Renaissancezeit mit reicher Barockausstattung. In großem Bogen biegt die Eisenbahn nach Norden und verläuft im Werratal auf Meiningen zu. Der Bahnhof liegt inmitten der sich am Fluß hinziehenden Stadt (↗ D15), die von bis zu 500 m hohen waldreichen Bergen umgeben ist. In Meiningen beginnt und endet der über Suhl–Erfurt–Halle nach Berlin und zurück verkehrende Städte-Expreß „Rennsteig".

Arnstadt–Bad Blankenburg–Rudolstadt / Saalfeld

Die knapp 48 km lange Hauptbahnstrecke zwischen Arnstadt und Saalfeld entstand 1894/95. Obwohl sie in ihrem Verlauf am Nordrand des Thüringer Waldes verbleibt, weist sie doch mittlere bis starke Neigungen und hohe Krümmungsanteile auf: Zahlreiche Bögen, nahezu 20 Prozent davon sogar in starken Krümmungen, verleihen einzelnen Abschnitten ausgesprochenen Gebirgsbahncharakter.

In Arnstadt biegt die Strecke von der nach Oberhof–Meiningen führenden Hauptbahn (↗ D9) ostwärts ab, überquert die Gera und verläuft bogenreich weiter über Marlishausen und Niederwillingen nach Stadtilm. Sehenswert sind hier das Renaissance-Rathaus – hervorgegangen aus dem Schloßbau – und die doppeltürmige gotische Stadtkirche. Im Süden der Stadt werden die Ilm und die F 87 auf dem 21bogigen, 201 m langen und 25 m hohen Viadukt aus dem Jahre 1893 überquert. Geprägt wird der kleine Industrieort Stadtilm vom Gelenkwellenwerk und der Saline in Oberilm.

Der schöne Streckenabschnitt bis Rottenbach ist für den Eisenbahnbetrieb der komplizierteste. Hier hat die Strecke nicht nur die meisten und engsten Bögen, sondern auch ihre stärksten Neigungen; teilweise klettert das Gleis auf 50 m Länge um 1 m in die Höhe. Mit der Wasserscheide zwischen Singen und dem Rottenbachtal überwindet sie zugleich ihren höchsten Punkt. Rechts der sagenumwobene Singener Berg (581 m), von dem aus weite Ausblicke zum Thüringer Wald und bis Arnstadt möglich sind. Neben der Landstraße verläuft die Strecke weiter nach Paulinzella. Vom Zug aus ist die Ruine der Klosterkirche gut zu sehen. Sie ist ein bedeutendes Zeugnis der romanischen Baukunst und wurde 1968 restauriert.

Weiter im Tal des Rottenbachs verlaufend, überquert die Strecke mehrfach den kleinen Fluß und wechselt bei Milbitz – hier ist die schöne Barockkirche sehenswert – auf die andere Straßenseite. Die aus dem Schwarzatal kommende Nebenbahn (↗ D11) wird aufgenommen, und der nördlich des Ortes liegende Bf Rottenbach ist erreicht. Bahnlinie und F 88 tauschen ihre Seiten und führen entlang der Rinne bis zum Bf Bad Blankenburg (Thür).

Im Ort werden die Schwarzatalstraße sowie die Schwarza überschritten. Umgeben von bis zu 700 m hohen Bergen ist die Stadt durch das milde Klima und die windgeschützte Lage beliebter Erholungsort. Sehenswert sind u. a. im Stadtkern das barocke Rathaus und die gleichfalls barocke Kirche, ringsum moderne Ferien- und Kurheime sowie das Friedrich-Fröbel-Museum. In die Landschaft fügen sich auch zahlreiche Industriebauten für die Herstellung elektrischer und optischer Geräte ein. Vom Bahnhof aus in nördlicher Richtung liegt in 390 m Höhe die Burgruine Greifenstein (Gaststätte). Beim Verlassen des Bahnhofs teilen sich die Gleise: eines verläuft ostwärts nach Rudolstadt (↗ D5), das andere zweigt in südöstliche Richtung ab und erreicht nach Kreuzen der F 85 und Zusammentreffen mit der von Norden kommenden Saaletalbahn und der Hauptbahn von Gera (↗ E2) den Bf Saalfeld (Saale), Endstation dieser Route (↗ D6).

Viadukt in Stadtilm





D11

Groß-
kochberg
Kirch-
hasel
RUDOLSTADT
Rudolstadt (Th)
Heidecksburg
MÖRLA
R. Schwarza
68,7
0,0
Rudolstadt-Schwarza
West
1,2
BAD BLANKENBURG
SCHWARZA
43
39,1
Bad Blankenburg
(Th)
Quittelsdorf
34,3
Rottenbach
31,1
0,0
Köditzberg
2,5
4,8
Bechstedt-
Trippstein
Schwarzburg
7,3
Schwarz-
burg
Sitzendorf-
Unterweißbach
10,8
Sitzendorf
LSG
KÖNIGSEE
Obstfelder-
schmiede
14,4
Unterweiß-
bach
OBER-
WEISSB.
Mellenbach-
Glasbach 16,4
Mellenbach-
Glasbach
Zirkel
18,4
786
LSG
Meusel-
bach-
Meuselbach-
Schwarzmühle
22,0
Schwarz-
mühle
Katzhütte
24,9
Katz-
hütte
GROSS-
BREITENBACH
LSG
Thüringer
Altenfeld
Masserberg
Wald
Fehrenberg
835
Gießübel

Rudolstadt–Rottenbach–Katzhütte

Die 41 km lange Bahnstrecke zwischen Rudolstadt und dem im oberen Schwarzatal gelegenen Ferienort Katzhütte ist seit der Fertigstellung des von Rottenbach ins Schwarzatal abzweigenden Abschnittes, im August 1900, durchgängig befahrbar. Ihr Gleis entlang der Schwarza erschließt eines der reizvollsten Täler Thüringens. Es trägt auch D-Zug-Verkehr aus Dresden über Karl-Marx-Stadt und Gera bzw. aus Leipzig über Naumburg (Saale) und Jena.

Vom Bf Rudolstadt (Thür) – rechts über der Stadt zeigt sich das Schloß Heidecksburg – verläuft die Trasse über Schwarza (↗ D5) und Bad Blankenburg bis Rottenbach (↗ D10). Hier zweigt die Schwarzatalbahn von der nach Arnstadt über Stadtilm weiterführenden Strecke ab, überquert die F 88 und folgt zunächst dem Tal des Flüßchens Rinne aufwärts.

Vom Hp Köditzberg führt eine Stichbahn zum Kur- und Ferienort Königsee, die jedoch seit 1966 nur noch dem Güterverkehr für die Werkzeugmaschinen- und Porzellanfabrik dient. Bis zum Hp Bechstedt-Trippstein hat der Zug aus dem Rinnetal heraus eine beträchtliche Steigung zu nehmen. Vom nahegelegenen Trippstein bietet sich eine weite Aussicht ins Schwarzatal. Die Strecke führt durch dichte Wälder und mit starkem Gefälle ins Schwarzatal, wobei mehrfach der reizvolle Ferienort Schwarzburg sichtbar wird. Kurz vor dem Bahnhof zeigt sich links Schloß Schwarzburg. Sein Barockbau wurde 1940 von den Faschisten demoliert, die hier ein „Reichsgästehaus" einrichten wollten. Restauriert wurde 1971 der gleichfalls barocke Kaisersaal (Museum).

Im Schwarzatal entlang überquert die Strecke nun mehrfach den Fluß und die parallel verlaufende Straße und führt durch den Ferienort Sitzendorf weiter nach Unterweißbach.

An der Einmündung des Lichtetals deuten große Halden auf den Abbau von grünem Dachschiefer hin. Unmittelbar gegenüber dem Bf Obstfelderschmiede befindet sich die Talstation der Oberweißbacher Bergbahn (↗ d12). Dem Bf Mellenbach-Glasbach folgt links ein großer Diabas-Steinbruch, dem Hp Zirkel eine Reihe von Sägewerken. Meuselbach-Schwarzmühle, das vor allem durch die hier erzeugten Pharmazeutika und medizinisch-technischen Glasartikel bekannt ist, wird durchfahren. Weiter flußaufwärts erreicht der Zug den Endbahnhof dieser Bahnlinie und die Kleinstadt Katzhütte, die sich mit zahlreichen Ferienhäusern und Gaststätten über mehr als fünf Kilometer im engen oberen Schwarzatal entlangzieht und von waldreichen Bergen umgeben ist.

Kaisersaal am Schloß Schwarzburg



Obstfelderschmiede–Lichtenhain an der Bergbahn–Cursdorf

Ein Besuch des Schwarzatals ohne das Erlebnis einer Fahrt mit der Oberweißbacher Bergbahn ist nicht nur für den Eisenbahnfreund eine halbe Sache: Diese 1923 in Betrieb genommene Standseilbahn führt von der Talstation unmittelbar am Bf Obstfelderschmiede (339 m über NN), der an der Schwarzatalbahnstrecke (↗ D11) liegt, auf der 1360 m langen Steilrampe mit einer Steigung von nahezu 1 : 4 und dem Höhenunterschied von 325 m bis zum Bahnhof des Ortes Lichtenhain b. Oberweißbach (664 m über NN). Die Fahrzeit in beiden Richtungen beträgt 18 Minuten (↗ S. 96). Bei der Bergfahrt kann man vom hinteren Einstiegsraum weit über das Schwarzatal und die jenseitigen Hänge mit der Barigauer Höhe und dem Ort Oberhain blicken. Rechts dehnt sich Skigelände aus, hier ist die Hochfläche des Thüringer Schiefergebirges erreicht.

In der Bergstation Lichtenhain befindet sich das Maschinenhaus der Bergbahn mit dem elektrischen Antriebsmotor. Mehrere Sicherheitssysteme und ein Notstromaggregat sind vorhanden. Im nach Westen sich erstreckenden Erholungsort Lichtenhain b. Oberweißbach ist die Glasfertigung beheimatet, ostwärts liegt der 497 m hohe Falkenhügel.

Oberweißbach gab zwar der Bergbahn ihren Namen, liegt aber nicht an der Seilzugstrecke, sondern an der bereits vor 1923 von Lichtenhain über Oberweißbach bis Cursdorf fertiggestellten „Flachstrecke", der heute elektrisch betriebenen Normalspurstrecke.

Vom überdachten Bahnsteig des Bf Lichtenhain an der Bergbahn, der sich unmittelbar an das Bergstationsgebäude anschließt, verkehren die Triebwagen in Richtung Oberweißbach. Links sind der Aussichtspunkt Falkenblick und einige Häuser der Fröbelstadt zu sehen. Das Geburtshaus Friedrich Fröbels, Schüler Pestalozzis und Gründer eines ersten Kindergartens 1840 in Bad Blankenburg, steht am Markt und birgt heute natürlich einen Kindergarten neben der Gedenkstätte für den Pädagogen. Der kleine Industrieort Oberweißbach ist auch Erholungsort in dem attraktiven, ihn umgebenden Feriengebiet.

Vom Bf Oberweißbach-Deesbach aus sieht man den 785 m hohen Kirchberg mit dem 1890 errichteten Fröbelturm, von dessen Glasveranda aus sich eine phantastische Rundsicht über Thüringer Wald und Thüringer Schiefergebirge bietet. Auf der bis zum Endpunkt der Bahn, dem Bf Cursdorf (678 m über NN), nur noch wenig ansteigenden Strecke sind links erneut der Kirchberg und der Ort Deesbach sowie rechts die Meuselbacher Kuppe (789 m) mit ihrem Gaststättenbau und Aussichtsturm zu erkennen.

Elektrischer Triebwagen auf der Flachstrecke





Plaue–Ilmenau–Großbreitenbach / Schmiedefeld a. R.–Schleusingen



Den Bf Plaue (Thür) verläßt die 19,2 km lange Strecke nach Ilmenau, sie besteht seit 1897, gemeinsam mit der Hauptbahn in Richtung Oberhof (↗ D9). Bald zweigt sie, über die Zahme Gera und die F 4 hinweg, südwärts ab und erreicht in einem Bogen Angelroda. Den Ort überspannt eine große Eisenbahnbrücke, von hier ist die zurückgelegte Strecke gut einsehbar. Der Bf Martinroda liegt am Berghang, etwa 3 km weit vom Ort entfernt. Südlich des Hp Geraberg dann, inmitten dichter Nadelwälder, der Ferienort Elgersburg, auf einem Felsen darüber die Burg. Nach Durchfahren eines weiten Bogens wird der Bf Elgersburg erreicht. Entlang der F 88 führt die Strecke ab dem Hp Ilmenau-Roda um Ilmenau herum, und nach Kreuzung mit der F 4 und der F 87 wird der im Osten der Stadt liegende Bahnhof erreicht.

Ilmenau, alte Kupferschiefer- und Bergbaustadt, heute Industrie- und seit 1953 Hochschulstadt, ist ein Eingangstor zum Thüringer Wald. Als solches war sie auch beliebter Aufenthaltsort Goethes; an ihn erinnern die Goethe-Gedenkstätten im barocken Amtshaus, im Jagdschloß Gabelbach und auf dem 861 m hohen Kickelhahn. Am historischen Marktplatz stehen das Rathaus und die Stadtkirche aus der Barockzeit.

Die 20,6 km lange Strecke zum Bf Großbreitenbach (Thür) zweigt in Ilmenau nach Überqueren der Ilm ostwärts ab; sie ist seit 1883 in Betrieb. Über den Hp Grenzhammer und den Bf Langewiesen wird der Erholungsort Gehren erreicht. Die Strecke beschreibt einen engen Bogen, quert die F 88 und führt parallel zum ankommenden Gleisabschnitt mit steter Steigung über den Hp Möhrenbach – links der 808 m hohe Lange Berg – zum Bf Neustadt-Gillersdorf am Rennsteig. An der 700 m über NN liegenden „Hohen Tanne" erklimmt die Bahn den Paß zwischen Thüringer Wald und Thüringer Schiefergebirge und gelangt zum Endpunkt dieses Streckenabschnitts, dem Bf Großbreitenbach (Thür).

Die für Eisenbahntouristen besonders interessante Bahnstrecke von Ilmenau nach Schleusingen wurde 1904 in Betrieb genommen. Aus Geldmangel baute man durch das Gebirge keine Tunnel, sondern verlegte die Trasse über den Kamm des Thüringer Waldes und nahm die mächtigen Steigungen und Gefällestrecken, zum Teil 1:16, in Kauf. Diese konnten seinerzeit nur mit Hilfe von vier Zahnrad-Zahnstangen-Abschnitten bewältigt werden, erst 1927, als die Industrie kräftigere Lokomotiven lieferte, entfiel der Zahnradbetrieb.

Im Schienennetz der Deutschen Reichsbahn ist der Abschnitt Ilmenau–Schleusingen der mit den zweithöchsten Neigungen und wird deshalb von Eisenbahnfreunden und -fotografen besonders gern an den Stellen besucht, wo die Züge – aus Gleisbögen kommend oder in sie hineinfahrend – die Neigungsabschnitte passieren bzw. über den Brechpunkt der Strecke hinwegfahren.

Am Bf Ilmenau kreuzt die Trasse die F 88 und die Ilm, in deren Tal sie aufwärts führt. Die parallel verlaufende F 4 wird mehrfach gekreuzt. Der Ferienort Manebach, Ausgangspunkt des Goethe-Wanderwegs zum 861 m hohen Kickelhahn, wird erreicht. Im reizvollen Tal und immer ansteigend, erreicht die Strecke das 590 m hoch gelegene Stützerbach. Der Urlauberort ist durch seine Glasindustrie bekannt. Bis zum Bf Rennsteig (747 m über NN) hat der Zug den steilsten Abschnitt der gewundenen Gleisstrecke zu erklimmen – dabei ergeben sich reizvolle Ausblicke auf Streckenverlauf und Landschaft. Nach Überqueren des Rennsteiges muß die Lok im Kopfbf Rennsteig umsetzen, um talwärts zum Wintersport- und Erholungsort Schmiedefeld am Rennsteig (680 m über NN) zu gelangen. Im Tal der Nahe folgt kurz vor dem Hp Thomasmühle der steilste Streckenabschnitt: Auf der östlichen Talseite fährt der Zug durch die Ferienorte Schleusingerneundorf (466 m über NN) und Hinternah, vorbei am Bf Schleusingen Ost und überquert die F 4, ehe gemeinsam mit der von rechts kommenden Nebenstrecke aus Suhl der Bf Schleusingen (↗ d14) erreicht wird.

Suhl–Schleusingen–Themar

Der 11 km lange Streckenabschnitt zwischen Schleusingen und Themar wurde 1888, der 15,8 km lange zwischen Suhl und Schleusingen 1911 in Betrieb genommen. Der letztere gehört zu den landschaftlich schönsten Eisenbahnstrecken: Er bietet dem Reisenden den Thüringer Wald dar und weist mit die größten Neigungen im Netz der Deutschen Reichsbahn auf. Ursache dafür sind die Tallagen der Städte, deren Verknüpfung die Streckenführung über die Berge hinweg bedingte.

Nachdem der Zug vom Bf Suhl (426 m über NN) aus (↗ D9) den Hp Suhl-Neundorf (442 m über NN) passiert hat, ist bis Suhl-Friedberg (5 km) ein Höhenunterschied von 143 m zu bewältigen. Obgleich die Strecke durch einen großen Bogen verlängert wurde, blieb auf einem 1,8 km langen Teilstück die Neigung von 68 ‰ unerläßlich. Der höchste Streckenpunkt liegt bei Kilometer 3,7 (beliebter Fotostandort). Am Bf Suhl-Friedberg kreuzt die F 247 auf einer neuen Brücke die Eisenbahnstrecke. Der Erle und der F 247 folgend, geht es in vielen Bögen talwärts. Kurz vor dem Hp Hirschbach (Thür) wird die Finstere Erle überschritten, an deren Oberlauf zwischen drei Bergkuppen (Großer Dröhberg 729 m, Mühlberg 679 m und Kalkhügel 643 m) 1964/67 die Talsperre Erletor erbaut wurde. Nahe Hirschbach fährt der Zug über den dreibogigen Hirschbacher Viadukt (beliebtes Fotomotiv). Über den Hp Erlau (Thür) und den Hp St. Kilian – nahe der Strecke die alte Stiftskirche – geht es im Breitenbachtal nach Schleusingen (372 m über NN), wo von links die Strecke aus Ilmenau (↗ d13) hinzukommt. Nach Überqueren der F 247 münden beide Trassen in den Bf Schleusingen ein. Ihm gegenüber erhebt sich Schloß Bertholdsburg, einstige hennebergische Residenz, heute Museum. Die kleine Stadt wird geprägt durch Fachwerk- und verschieferte Putzbauten.

Der Schleuse folgend, führt die Strecke über den Hp Rappelsdorf und den Bf Zollbrück (Thür) der Werra entgegen. Am Hp Veßra erheben sich links die beiden Türme der Ruine der romanischen Klosterkirche Veßra, auf dem Gelände wurde das Agrarhistorische und Freilichtmuseum angelegt. Dann wendet sich die Strecke nordwestwärts und erreicht mit der von Eisfeld kommenden den Bf Themar (↗ D15).

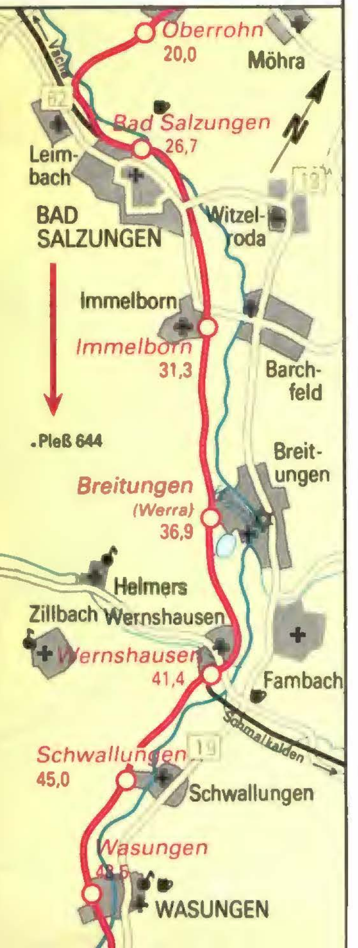


Wechsel zwischen Steigung und Gefälle bei Suhl-Friedberg









Eisenach–Meiningen–Eisfeld

1858 eröffnet, ist die Werratalbahn zwischen Eisenach und Eisfeld die zweitälteste thüringische Eisenbahn. Vom nordwestlichen „Anfangspunkt" des Thüringer Waldes aus verläuft die Hauptbahn zwischen diesem und der Rhön, einige Stichbahnen zweigen von ihr in die Berge ab. Streng genommen, ist die Teilstrecke Eisenach–Bad Salzungen mit ihren kräftigen Steigungen und Gefällen als Gebirgsbahn anzusprechen, im Werratal trägt die Strecke dann aber den Charakter einer Hügellandbahn, die zu fast 50 Prozent in Krümmungen verläuft.

Die sagenumwobene Wartburg in Eisenach war seit dem 11. Jh. Sitz der Thüringer Landgrafen. Die Stadt entstand im Schutz der Burg und war bis zum 16. Jh. weit weniger bedeutend als jene. Die Sagen um Ludwig den Springer, um die sozialen Taten der heilig gesprochenen Landgräfin Elisabeth, um den Minnesänger-Wettstreit, der von Richard Wagner zum Opernstoff erhoben wurde, werden durch die historische Realität ergänzt: Auf der Wartburg schuf Martin Luther die deutsche Bibelübersetzung und damit eine Grundlage für die Herausbildung einer einheitlichen deutschen Schriftsprache. Die Burg mit ihren Bauten – von Goethe „wiederentdeckt", danach im romantischen Sinne wiederhergestellt – ist in den letzten Jahren restauriert worden und birgt interessante Historien- und Kunstsammlungen. In der Stadt Eisenach sind große Teile des historischen Kerns mit Bauwerken aus sieben Jahrhunderten erhalten: Mittelalterlich die Nikolaikirche mit dem Turm des Stadttors nahe dem Bahnhof, die Predigerkirche birgt das Skulpturen-Museum. Am Markt stehen das barocke Stadtschloß (Thüringer Museum), das 1636 in Fachwerk erneuerte Renaissance-Rathaus und die Georgskirche, in der Nähe das Luther- und das Bachhaus mit musealen Sammlungen. Im ehemaligen Gasthaus „Goldener Löwe" befindet sich die Gedenkstätte der deutschen Arbeiterbewegung „Eisenacher Parteitag 1869". Sehenswert sind auch das Fritz-Reuter-Haus mit Richard-Wagner-Gedenkstätte, der Karthausgarten mit barockem Teehaus, als fürstlicher Küchengarten angelegt. An den Berghängen interessante historische Villenbauten. Nicht zu übersehen der Ausstellungspavillon des Automobilwerks Eisenach in der Wartburgallee.

Der Empfangsbau des Bahnhofs entstand 1902 gemeinsam mit dem unmittelbar angeschlossenen Postgebäude in sachlichem Monumentalstil und ist ein interessantes Baudenkmal. Von ihm aus verläuft die Strecke zunächst west- dann aber bald südwärts. Links erhebt sich hoch über der Stadt die Wartburg; rechts der Bahn liegen die Werkhallen des Automobilwerkes Eisenach. Beim Überqueren der Straße nach Vacha erblickt man rechts das Neubaugebiet Eisenach-West.

Mit der Talverengung steigt die Strecke kräftig an, eingebettet in schöne Wälder zeigt sich links nochmals der Wartburgberg. Pfeifsignale der Lokomotive künden die Einfahrt in den 544 m langen Förthaer Tunnel an, der den westlichen Höhenzug des Thüringer Waldes durchschneidet und zum 1,5 km entfernten Bf Förtha, rechts der Ort, führt. Nach einem Einschnitt zweigt die Werratalbahn von der in Richtung Gerstungen weiterführenden, internationalen Hauptstrecke südwärts ab. Das ausgebaute Gleisdreieck wird komplettiert durch die von rechts aus Richtung Gerstungen kommende Strecke.

Es folgen Marksuhl – mit Bauten eines Renaissanceschlosses und schöner Barockkirche – und Ettenhausen. Südöstlich liegt, am Nordrand des Moorgrundes, der Ferienort Möhra mit schönen Fachwerkhäusern, darunter das der Eltern Martin Luthers (Gedenkstätte). Auf den Kalkhängen rings um den Ort wachsen unter Naturschutz stehende Pflanzen wie Enzian und Orchideen. Dem Bf Oberrohn folgen rechts die großen Steinbrüche des Kalkwerkes Oberrohn. An Unterrohn vorbei wird das Werratal erreicht, wobei die Strecke einen Linksbogen beschreibt und den Fluß überquert. Von rechts mündet die Nebenbahn aus dem Kalibergbaugebiet und Vacha ein. Das Tal abwärts reicht der Blick bis zum 431 m hohen kegelförmigen Kraynberg, davor Tiefenort mit dem Kalikombinat Werra in Merkers, überragt vom Förderturm, großen Halden und dem Kraftwerk.



Reisezug auf der Fahrt von Eisenach nach Meiningen, im Hintergrund die Wartburg



Links zeigen sich Neubaugebiete von Bad Salzungen, rechts das Kohlensäurewerk Laimbach-Kaiseroda – hier wird aus natürlichen Quellen gewonnene Kohlensäure gereinigt und abgefüllt. Am Bf Bad Salzungen steht das Kaltwalzwerk, einziger größerer Produktionsbetrieb im Solekurort. Das alte Salzungen wurde nach Stadtbränden im 17. und 18. Jh. gründlich erneuert und ist heute vor allem durch die weitläufigen Kureinrichtungen gekennzeichnet, deren Mittelpunkt die Saline bildet. Mit Hilfe der kräftigen Solequellen werden vorwiegend Bronchialleiden behandelt. Aus der Barockzeit ist mit einigen Häusern auch das Ratsgebäude erhalten, die Kirche zeigt klassizistische Baugestalt. Dem Bahnhof folgt links, nahe der Werra, das Gradierwerk. Im Westen rücken die Höhen der Vorderröhn heran, östlich die Vorberge des Thüringer Waldes.

Am Bf Immelborn kreuzt die Bahn die nach Barchfeld führende F 62. Etwa fünf Kilometer östlich liegt der Herz-Kreislauf-Kurort Bad Liebenstein mit umfangreichen Kuranlagen aus dem 19. und 20. Jh., gotischer Burgruine und den Schlössern Marienthal, Altenstein und Glücksbrunn in der reizvollen Umgebung. Danach kommt die Werra dichter an den Bahnkörper heran. In Breitungen (Werra) ist links über dem Ort die ursprünglich romanische Kirche des Klosters Herrenbreitungen sichtbar, das in der Renaissancezeit zum Schloß ausgebaut wurde. Im Ortsteil Frauenbreitungen sind schöne Renaissance- und Barockfachwerkbauten und die in der gleichen Epoche reich ausgestattete Kirche zu sehen. Unmittelbar schließt sich das NSG „Breitunger See" zwischen Bahn und Werra mit reicher Wasservogelwelt an. Im östlich der Strecke gelegenen Ort Fambach findet man schöne Fachwerkarchitekturen. Nahe dem Bahnhof der folgenden Kleinstadt Wernshausen liegt die Kammgarnspinnerei, hier enden die Strecken aus Zella-Mehlis und dem Kurort Pappenheim über Schmalkalden.

Vorbei an Schwallungen – wo wiederum viele Fachwerkbauten zu sehen sind – erreicht der Zug die zwischen den bis zu 400 m hohen



Vorbergen der Rhön und des Thüringer Waldes liegende Stadt Wasungen, ein Zentrum des Tabakanbaues und vor allem des seit Mitte des 16. Jh. traditionellen Karnevals. Wasungen hat sein aus dem 16./17. Jh. stammendes Stadtbild weitgehend bewahrt und ist mit seiner Fachwerkarchitektur, genau wie Schmalkalden, ein städtebauliches Denkmal. Im Mittelpunkt stehen das Rat- und das Amtshaus mit schönen Innenräumen und eine Anzahl alter Adelshöfe. Nahe dem Ort befindet sich die Burgruine Marienluft. Am südlichen Stadtrand von Wasungen überschreitet die Bahn auf der fünfbogigen alten Brücke die Werra und verläuft nun auf deren Ostseite bis Meiningen.

Walldorf erblickt man mit der von einer Ringmauer umgebenen spätmittelalterlichen Kirchenburg rechts der Strecke. Hier liegen auch die 65 000 m³ umfassenden Sandsteinhöhlen (Besichtigung möglich), durch Abbau von Putz- und Scheuersanden entstanden. Zwischen Walldorf und Meiningen folgt, gleichfalls westlich der Strecke, auf dem gleichnamigen Hügel Schloß Landsberg, in neugotischen Bauformen errichtet. Nach kurzer Fahrt erreicht der Zug das Stadtgebiet von Meiningen, rechts die Lackfabrik, links vor dem Bahnhofsgelände das Reichsbahnausbesserungswerk, der einzige Instandsetzungsbetrieb der Deutschen Reichsbahn für normalspurige Dampflokomotiven.

Die mittelalterliche Stadt war südlich einer königlichen Burg angelegt worden, ihr Straßensystem ist noch erhalten. An Stelle der Burg steht heute das große barocke Schloß Elisabethenburg (Museum), sehenswert sind die historischen Innenräume. Die Stadt wurde im 18./19. Jh. neu bebaut, aus dieser Zeit stammen stilvolle Bürgerhäuser und die neugotische Stadtkirche. Nördlich der Altstadt der Goethepark des späten 18. Jh. mit zahlreichen Denkmälern. Meiningen erlangte im 19. Jh. Bedeutung, vor allem durch das vom Hof begründete Theater – von ihm gingen darstellerische und szenische Reformen aus; Max Reger war 1911/14 Hofkapellmeister (Reger-Archiv im Schloß Elisabethenburg).

Von Meiningen führt die Strecke entlang der F 89 durch das bebaute Werratal bis kurz vor Untermaßfeld; hier zweigt von der Hauptstrecke die Nebenbahn in Richtung Rentwertshausen nach rechts, über den Fluß hinweg, ab. Die Strecke nach Eisfeld verbleibt weiter auf dem rechten Flußufer und überquert das Verbindungsgleis von Rentwertshausen nach Suhl. Nach der Durchfahrt durch den Bf Grimmenthal schwenkt die Werratalbahn südostwärts von der im Haseltal aufwärts über Suhl nach Erfurt verlaufenden Hauptstrecke (↗ D9) ab.

Über Vachdorf, wo das Renaissanceschloß erhalten ist, wird nach zweimaligem Kreuzen der F 89 Themar, in anmutiger Tallage liegend, erreicht. Bei der Einfahrt in den Bahnhof stehen links die markanten Silos des Kombinats für Getreidewirtschaft. Sehenswert sind die alten Fachwerkbauten, Reste der Stadtmauer mit Türmen sowie die spätgotische Kirche und das Rathaus. Im Bf Themar enden die sich schon in Schleusingen vereinigten Strecken von Ilmenau über den Rennsteig (↗ d13) und von Suhl (↗ d14).

Nach Ausfahrt aus dem Bahnhof zeigen sich links vier Doppelsilos der Bindemitteltankstelle. Zur gleichen Seite zweigt bei Kloster Veßra (↗ d14) die Strecke nach Schleusingen ab. Die Schleuse wird kurz vor ihrer Mündung in die Werra gekreuzt. Bei Reurieth – in der Nähe die mittelalterliche Burgruine – überquert die Strecke auf einer Bogenbrücke erneut die Werra. Nach wenigen Kilometern kommt Hildburghausen in Sicht. Die Stadt ist mit alten Bürgerbauten und drei barokken Kirchen in ihrer historischen Struktur weitgehend erhalten. In der Mitte der Marktplatz mit dem aus einer Wasserburg in der Spätgotik umgebauten Rathaus, während der Renaissancezeit erhielt es seine heutige Gestalt. Darin museale Sammlung der in Hildburghausen im vorigen Jahrhundert gedruckten bibliographischen Werke – u. a. Erstausgaben von Meyers „Conversationslexikon" in 52 Bänden und „Brehms Tierleben" in 6 Bänden von 1869.

Bei der Weiterfahrt erhebt sich südlich der Strecke, 505 m hoch, die Hohe Warth. Kurz vor Veilsdorf, interessant ist hier die gotische Kirche, wechselt die Trasse wieder auf die nördliche Seite der Werra und erreicht den südlich der kleinen Industriestadt Eisfeld (↗ d7) gelegenen Bahnhof.

Erfurt–Gotha–Eisenach

Der 57 km lange Abschnitt der thüringischen Magistrale von Erfurt nach Eisenach ist seit 1847 in Betrieb und hat von jeher neben dem umfangreichen Reise- und Güterverkehr auch starken Berufsverkehr zu tragen. Von Erfurt bis Neudietendorf verläuft die Strecke auf der gleichen Trasse wie der Zugverkehr in Richtung Arnstadt (↗ D9).

Nach Verlassen des Bf Neudietendorf und Abzweigen der Hauptbahn in Richtung Arnstadt zeigt sich die erste der „Drei Gleichen", die 421 m hoch gelegene Wachsenburg . Sie ist als einzige der drei landschaftsbeherrschenden Burgen erhalten und als Hotel ausgebaut. Wenig später tauchen hinter dem spätgotischen Kirchturm Apfelstädts die Burg Gleichen, auf 365 m hohem Hügel, und jenseits der Autobahn die 375 m hoch liegende Ruine der Mühlburg auf. Vom Bf Wandersleben aus gelangt man zu den drei Burgen.

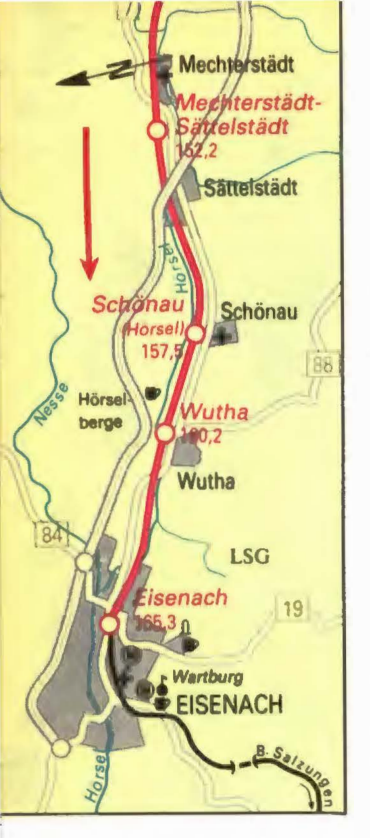
Links erhebt sich dann der 406 m hohe Große Seeberg, an dessen Fuß sich der Bf Seebergen und die gleichnamige Gemeinde entlangziehen. Rechts sind die Häuser von Gotha-Siebleben zu sehen, von der gleichen Seite kommt die Trasse aus Mühlhausen (↗ C16) heran. Auf einem Viadukt wird die F 247 überquert, und der am südlichen Stadtrand Gothas liegende Bahnhof ist erreicht. Von hier sind links der Strecke das Reichsbahnausbesserungswerk für Speise- und Schlafwagen sowie weitere Industriebetriebe zu sehen. Das spätklassizistische Empfangsgebäude des Bahnhofs wurde während des zweiten Weltkrieges zerstört und danach stark vereinfacht aufgebaut.

Die im 12. Jh. begründete Stadt, heute Industrie-, Bildungs- und Kulturzentrum und ein „Tor" zum Thüringer Wald, erhielt ihr architektonisches Gepräge nach dem großen Stadtbrand von 1632. Bald danach wurde sie Residenz von Coburg-Gotha. Davon zeugt das am Platz einer mittelalterlichen Burg in der Frühbarockzeit erbaute Schloß Friedenstein. Die markanten Eckpavillons der dreiflügeligen Baugruppe prägen die Stadtsilhouette. Sehenswert im Schloß sind das Museum für Regionalgeschichte und Volkskunde mit dem Ekhof-Theater aus dem 17. Jh., das Schloßmuseum mit beachtenswerten Kunstsammlungen und die Forschungsbibliothek mit bedeutender Handschriftensammlung. Östlich des Schloßparks befinden sich das Teeschlößchen, die barocke Orangerie (Bibliothek, Gaststätte) und das gleichfalls barocke Schloß Friedrichsthal (Ingenieurschule) sowie im Süden das Naturkundemuseum. Das Renaissance-Rathaus auf dem langgestreckten Markt nördlich vom Schloß Friedenstein war ursprünglich Kaufhaus, dann Herzogssitz. Am oberen Markt die Wasserkunst. Der Marktplatz und die abgehenden historischen Straßenzüge werden von schönen Barock- und Fachwerkbauten geprägt. Im „Tivoli" befindet sich die Gedenkstätte „Gothaer Parteitag 1875".

Schloß Friedenstein in Gotha



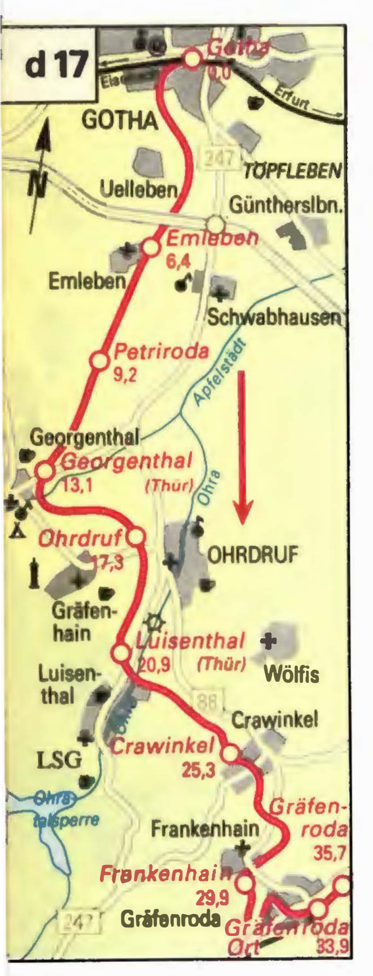




Den Thüringer Wald erreicht man von Gotha aus über mehrere Fernverkehrsstraßen, mit der Thüringerwaldbahn (↗ d19), deren Abfahrtstelle am Bahnhofsvorplatz liegt, oder aber mit der Eisenbahn in die Richtungen Georgenthal/Thüringer Wald (↗ d17), Friedrichroda (↗ d18) und Eisenach.

Nach Verlassen des Bahnhofs zweigt links die Nebenbahn in Richtung Georgenthal ab, und in Gotha-Sundhausen werden die Thüringerwaldbahn und die Landstraße nach Waltershausen überquert. Der Nordrand des Thüringer Waldes rückt näher; über ihm zeigt sich der 916 m hohe Große Inselsberg mit den Rundfunk- und Fernsehsendeanlagen sowie der Wetterstation. Kurz vor dem Bf Fröttstädt wird die Hörsel überquert, nach Süden zweigt die Nebenbahn in Richtung Friedrichroda ab. Links kommt vor der Silhouette der Berge die Stadt Waltershausen in den Blick.

Im sich verengenden Tal der Hörsel verläuft die Strecke weiter westwärts. Nach Durchfahren des Bf Mechterstädt-Sättelstädt werden die Bahnlinie und die parallel verlaufende F 7 von der Autobahn auf einer langen Brücke überquert. Rechts ragen die 6 km langgestreckten, sagenumwobenen Hörselberge auf, zuerst der 484 m hohe Große Hörselberg (Gaststätte) und nach Westen anschließend der Kleine, 436 m hohe Hörselberg. Zwischen dem Hp Schönau (Hörsel) und dem Bf Wutha zweigt ein Anschlußgleis des Staatlichen Forstwirtschaftsbetriebes ab. Ein großer Lagerplatz des 1875 gegründeten Landmaschinenbaubetriebes schließt sich an. Nach Überqueren der F 7 ist rechts das Umspannwerk der Energieversorgung zu sehen, und bald danach erreicht der Zug den Bf Eisenach (↗ D15), schon von hier kann man die über der Stadt liegende Wartburg erblicken.



(614)

Gotha–Georgenthal–Gräfenroda

Die 35,7 km lange Eisenbahnverbindung zwischen Gotha und Gräfenroda ist seit 1876 bis Ohrdruf und seit 1892 bis Gräfenroda in Betrieb. Von Gotha (↗ D16) führt die Strecke südwärts durch waldige Hügellandschaft in den Thüringer Wald hinein. Kurz vor dem Bf Emleben überbrückt die Autobahn die Bahngleise.

Der Bf Georgenthal (Thür) liegt im Nordosten des Ferienortes, der sich im Tal der Apfelstädt bis in die Berge hinzieht. Sehenswert sind hier die Reste des mittelalterlichen Klosters und des in der Renaissance errichteten Schlosses.

Am Bf Georgenthal (Thür) zweigt nach rechts ein nur noch dem Güterverkehr dienendes Gleis nach Tambach-Dietharz ab. Nach Überqueren der Apfelstädt wird im weiten Ohratal die kleine Industriestadt Ohrdruf erreicht. Im Mittelalter war Ohrdruf ein Zentrum des Hüttenwesens in dieser Region, neben dem Tobiashammer aus dieser Zeit sind u. a. das Rathaus und das Renaissanceschloß Ehrenstein Anziehungspunkte für Touristen.

Noch in Ohrdruf wird die F 88 gekreuzt, und parallel zur F 247 erreicht der Zug den Bf Luisenthal (Thür). Der Ferienort erstreckt sich bis an die 1956/67 erbaute und von Berghängen umschlossene Ohratalsperre. An Luisenthal vorbei müssen bis zu den Ferienorten Crawinkel und danach Frankenhain (mit schöner Barockkirche) beträchtliche Steigungen überwunden werden. Von Frankenhain, das von fast 600 m hohen Bergen mit Nadelholzwäldern umgeben ist, windet sich die Trasse wieder abwärts ins Tal der Wilden Gera und zum Ferienort Gräfenroda.

Der am Rand des Thüringer Waldes liegende Ort zieht sich über fünf Kilometer entlang der Straße bis zum Ortsteil Dörrberg hin. Sehenswert sind hier das technische Kulturdenkmal „Ausgebrannter Stein", ein um 1700 für den Floßgraben angelegter Felsdurchbruch, sowie ein Naturlehrpfad, der zur Lütschetalsperre und zum Waldsberg mit seltenem Baumbestand führt. Kurz hinter dem Bf Gräfenroda erreicht die Strecke die Hauptbahntrasse Erfurt–Oberhof (↗ D9).

Fröttstädt–Friedrichroda

Seit 1876 fahren die Züge auf der 9,9 km langen Nebenstrecke, die in Fröttstädt von der Hauptbahntrasse Erfurt–Eisenach (↗ D16) abzweigt. Eingerichtet wurde sie als Reiseweg für Feriengäste nach Friedrichroda, des schon damals bedeutendsten Ferienortes im nördlichen Teil des Thüringer Waldes. Heute dient sie zu einem beträchtlichen Teil auch dem Güterverkehr der Industrie um Waltershausen.

Von Fröttstädt südwärts fahrend, erlebt man gleich nach Verlassen des Bahnhofs rechterhand die baumreiche bewegte Hangkulisse des Gebirges, aus ihr ragt der 916 m hohe Große Inselsberg mit seinen umfangreichen Antennenanlagen sowie der Wetterstation empor. Die links der Strecke verlaufende Rohrleitung befördert Dampf vom Gummikombinat Waltershausen zum Werkteil in Hörselgau. Die Trasse wird von der Autobahn überbrückt, und bald tauchen die ersten Häuser von Waltershausen, rechts Gebäude des Fahrzeugwerkes, auf. Nach Überqueren der Landstraße von Gotha erreicht der Zug den Bf Waltershausen. Hier hat auch die Thüringerwaldbahn von Gotha einen Endpunkt (↗ d19).

Die schon im Mittelalter planmäßig angelegte Stadt, eines der beiden Stadttore stammt noch aus jener Zeit, das andere aus dem Barock, liegt vorwiegend rechts der Strecke. In der Stadtmitte ragt der Turm der großen und reich ausgemalten Barockkirche auf. Über den Häusern zeigt sich auf dem bewaldeten Burgberg das Renaissanceschloß Tenneberg (Museum). Dicht daneben das NSG „Burgberg" mit seltener Kalkflora und Versteinerungen.

Bei der Weiterfahrt, parallel zur Thüringerwaldbahn, geht es durch den südöstlichen Stadtteil Ibenhain und am rechts liegenden Gleisdreieck (↗ d19) vorbei. Die Eisenbahn wird auf einer Betonbrücke von der Thüringerwaldbahn überquert, und auf der rechten Seite der Bahnlinie folgen das schöne Waldbad und im Ortsteil Schnepfenthal die Salzmann-Schule. Das spätbarocke Bauensemble der ehemaligen Erziehungsanstalt birgt eine Salzmann-Gedenkstätte sowie neben der alten Reithalle den historischen Turnplatz – hier kann man Nachbildungen der ersten Turngeräte besichtigen – und die GutsMuths-Gedenkstätte für den Wegbereiter der schulischen Körperkultur. Ab dem Hp Waltershausen-Schnepfenthal verlaufen die Gleise der Thüringerwaldbahn und der Eisenbahn auf gemeinsamem Bahnkörper durch die schöne Waldlandschaft bis zum Hp Reinhardsbrunn-Friedrichroda. Nach Überqueren der Straße auf einer kleinen Steinbrücke liegen rechts unterhalb des Bahndammes, teils durch Bäume verdeckt, die Teiche des im 16. Jh. abgetragenen Klosters Reinhardsbrunn, in denen Mönche die noch heute betriebene Fischzucht begründeten. Anstelle des auf den Klosterresten errichteten Jagdschlosses und Amtshauses entstanden 1827/35 der neugotische Schloßbau und der sich anschließende Landschaftspark mit seltenem Baumbestand. Heute Hotel, birgt das Schloß noch einige historische Räume, wie die Schloßkapelle, den Ahnensaal und die Hirschgalerie mit restaurierter ursprünglicher Ausstattung.

Kurz vor dem Hp Reinhardsbrunn-Friedrichroda zweigt die Thüringerwaldbahn westwärts in Richtung Tabarz von der Eisenbahnstrecke ab. Diese umfährt den 484 m hohen Reinhardsberg in einem schmalen, nahezu engen, tiefen Einschnitt, führt dann durch einen kurzen Tunnel und endet – vom Tunnelausgang nach wenigen hundert Metern – im Bf Friedrichroda am Nordrand des Kurortes, der etwa vier Kilometer östlich des Großen Inselsberges liegt.

Inmitten von Bergwäldern und schönen Waldungen, teils Laubbäume, teils Mischwald und Fichtenbestände, herrscht ein mildes Klima. Seine Heilwirkung und die günstige Lage trugen schon früh zur Entwickung des Erholungs- und Wintersportbetriebes im kleinen Industriestädtchen Friedrichroda bei. So trägt der Ort in vielen Teilen historisches Gepräge mit Fachwerkvillen und Pensionshäusern, ergänzt durch neue Erholungsheime, voran das weithin sichtbare August-Bebel-Heim auf dem Reinhardsberg. Ein weiterer Anziehungspunkt in Friedrichroda ist die Marienglashöhle (↗ d19).



d 19

Gotha–Waltershausen / Friedrichroda–Tabarz

Die Thüringerwaldbahn wird, obwohl sie eine elektrisch betriebene Straßenbahn ist, im Kursbuch der Deutschen Reichsbahn aufgeführt, denn auch für Eisenbahnreisende ist sie zur Fahrt in den Thüringer Wald von großer Bedeutung. Ihre bis Waltershausen 16,6 km und bis Tabarz 21,7 km lange Strecke wird seit 1929 betrieben, eine Reise bis Tabarz dauert etwa 70 Minuten.

Die Bahn fährt vom Gothaer Bahnhofsvorplatz (↗ d16) ab und als Linie 4 der städtischen Straßenbahn durch das Stadtgebiet mit den Haltestellen Huttenstraße, Berta-von-Suttner-Platz, Myconiusplatz, Dr.-Hans-Loch-Straße und Waltershäuser Straße, wo sich die Wagenhalle der Straßenbahn befindet. Im Ortsteil Sundhausen kreuzt die Trasse nun den Leinakanal und die Eisenbahn nach Eisenach (↗ D16). Die Haltestelle Boxberg befindet sich nahe dem Gestüt und der landschaftlich schön gelegenen Pferderennbahn, wo seit 1842 Pferderennen stattfinden. Während der Renntage verkehren zusätzliche Staßenbahnzüge bis zur Gleisschleife Boxberg. Die Aussicht reicht hier vom Schneekopf über den Großen Inselsberg bis zu den Hörselbergen und nach Westen bis zur Wartburg.

Mit leichtem Gefälle geht es unter der Autobahnbrücke hindurch und entlang der Straße nach Friedrichroda. In Fahrtrichtung ist Waltershausen mit Schloß Tenneberg zu sehen. Dann überquert die Bahn die Landstraße – rechts Bauten des Gummikombinats – und auf einer Betonbrücke die Eisenbahnstrecke Fröttstädt–Friedrichroda (↗ d18). Die Haltestelle Gleisdreieck ist erreicht. An diesem Knotenpunkt zweigt nach rechts und parallel zur Eisenbahn verlaufend die Linie der Thüringerwaldbahn zum Bf Waltershausen ab.

Nach Tabarz verläuft die Strecke vom Gleisdreieck über den Hp Waltershausen-Schnepfenthal und von hier mit der Eisenbahn auf gemeinsamer Trasse (↗ d18) zur Haltestelle Reinhardsbrunner Teiche. Kurz vor der Haltestelle Reinhardsbrunn verläßt sie den gemeinsamen Bahnkörper und schwenkt nach rechts ab. Die Trasse steigt allmählich an, rechts das Freibad, und nach Kreuzen der F 88 ist Friedrichroda (↗ d18) erreicht. Die Haltestelle ist Ausgangspunkt vieler, gut ausgeschilderter Wanderwege, zum Inselsberg, zum Heuberg- und Spießberghaus, nach Tabarz und nach Finsterbergen. Nach kurzer Fahrt gelangt man zur Haltestelle Marienglashöhle. Als einziges erhalten gebliebenes Bergwerk in Friedrichroda ist die Marienglashöhle seit 1968 als Schauanlage zugänglich. Parallel zur F 88 erreicht die Thüringerwaldbahn den Ortsrand von Tabarz und damit ihren Endpunkt. In dem Ferienort gibt es neben neuen Erholungsheimen schöne landschaftstypische Fachwerkhäuser, beachtenswert die Dr.-Theodor-Neubauer-Gedenkstätte. Der Aufstieg zum Großen Inselsberg, entlang zahlreicher Natursehenswürdigkeiten, dauert von hier über zwei Stunden.

Zug der Thüringerwaldbahn



Weimar–Jena–Gera



Dieser 68 km lange, landschaftlich interessante Streckenabschnitt gehört zur südlichen Ost-West-Verbindung zwischen Görlitz und Eisenach. Beim Bau der Strecke wählte man für ihren Verlauf jene Linie, die durch die alte Poststraße im Rodatal und Kraftsdorfer Grund vorgezeichnet war. Ein direkter Weg, wie ihn die heutige Straßenverbindung über Jena, Bürgel und Eisenberg darstellt, hätte für eine Eisenbahnstrecke sehr ungünstige Steigungsverhältnisse gebracht und entfiel damit. Trotzdem trägt der 1876 fertiggestellte Schienenweg Gebirgsbahncharakter, den ihm vor allem die tiefen, von der Bahn gekreuzten Erosionstäler von Ilm und Saale verleihen. Zwar unterscheiden sich Weimar (243 m über NN) und Gera (193 m über NN) in ihren Höhenlagen nur geringfügig, doch Steigungen und Gefälle der Eisenbahnstrecke zwischen beiden Städten wechseln einander ständig ab – im gesamten Streckenverlauf gibt es nicht einen Kilometer absolut waagerechten Gleises. Da außerdem etwa die Hälfte der Strecke in Krümmungen liegt, ist diese selbst bei Schnellzugfahrt vom Abteilfenster aus gut einsehbar.

Die Strecke verläßt den Bf Weimar (↗ D8) in östlicher Richtung und überquert auf dem 38 m hohen und 152 m langen Viadukt das Ilmtal. In einem tiefen Einschnitt verläuft sie unter der F 7 hindurch, nun in südöstlicher Richtung. Über den Bf Oberweimar und den Bf Mellingen (Thür), wo die F 87 überquert wird, steigt die Strecke bis Großschwabhausen auf 325 m über NN an, um alsbald, auf hohen Dämmen geführt durch den reizvollen Großschwabhäuser Grund, ebenso steil wieder abzufallen. Links bilden schroffe Felswände den Eingang zum Mühltal, durch welches es nun parallel mit der F 7 nach Jena geht. Der Bahnkörper liegt am Talhang beträchtlich über der im Grund entlanglaufenden Straße, überquert auf kleinen Viadukten die tief eingeschnittenen Seitentäler und erreicht am Westrand der Universitätsstadt den Bf Jena West. Er liegt 27 m über der Stadt und dem Saaletal und gestattet einen Blick über Jena mit dem Hochhaus der Friedrich-Schiller-Universität und großen Industriebetrieben bis hin zu den bewaldeten östlichen Saaletalhängen.

Die Strecke fällt, bis zum Eisenbahnknoten Göschwitz, weiter ins Saaletal hinab, dabei werden die F 88 sowie die Gleise der Saaletalbahn (↗ D5) überquert. Gemeinsam mit diesen gelangt die Strecke in den Bf Göschwitz (Saale), wo sie mit 152 m über NN den tiefsten Punkt in ihrem Verlauf erreicht. Östlich dehnen sich die neuen Wohnbauten von Jena-Lobeda aus, am Hang die Ruinen der Unteren und der Oberen Lobdeburg. Während die Saaletalbahn in Richtung Süden dem Flußlauf folgt, verläßt die Strecke nach Gera das ausgedehnte Bahnhofsgelände in einem Linksbogen, überquert auf der 116 m langen Brücke die Saale und die hier einmündende Roda und führt unter der 750 m langen, 17bogigen Autobahnbrücke hindurch. Nun verläuft die Trasse südlich der Autobahn und steigt parallel zu ihr nach Osten hin an, um über den Bf Neue Schenke und vorbei an Dörfern mit schönen Fachwerkhäusern zum Bf Stadtroda zu gelangen. Die kleine, eng bebaute Industriestadt, mitten im „Holzland“, bewahrt mit der Möbelindustrie traditionelle handwerkliche Produktion. In die Täler schmiegen sich Wohn- und Fabrikbauten, über der Stadt steht das Renaissanceschloß.

Nach Unterqueren der Autobahn folgt wiederum ein allmählicher Anstieg im romantischen LSG „Zeitzgrund“. Ausgangspunkt für Wanderungen in diesem Tal ist der Hp Papiermühle. Nach Süden öffnet sich das tief eingeschnittene Teufelstal, aus dem der Zeitzbach kommt. Die Bahnstrecke steigt weiter an, unterquert die in Nord-Süd-Richtung verlaufende Autobahn etwa zwei Kilometer nördlich des Hermsdorfer Kreuzes. Rechts sieht man die große Freiluftschaltanlage der Keramischen Werke Hermsdorf. Der Zug erreicht den Bf Hermsdorf-Klosterlausnitz, der zwischen den beiden Ortschaften liegt.

Während sich das mittelalterliche Hermsdorf seit dem Bau der Porzellanfabrik 1890 zur Industriestadt mit elektronischen und holzverarbeitenden Betrieben entwickelte, behielt Bad Klosterlausnitz histori-





Reisezug bei Kraftsdorf

sches Gepräge: Im vorigen Jahrhundert wurde die romanische Kirche des Klosters der Augustiner-Chorfrauen, neben dem sich der Ort herausbildete, zu ihrer heutigen Gestalt erneuert. Seit 1929 Moorbad, birgt die Stadt moderne Kureinrichtungen.

In großem Bogen nach Süden windet sich die Strecke nun noch höher, unterquert abermals die Autobahn, um unmittelbar an der Blockstelle Oberndorf und dem rechts der Bahn gelegenen Dorf ihren höchsten Punkt (344 m über NN) zu erreichen. Der Erlbach und die Landstraße nach Gera begleiten die Bahnlinie talwärts bis zur Bezirksstadt Gera ins Tal der Weißen Elster. Die Fahrt bis dahin geht vorbei am langgestreckten Ort Kraftsdorf, den in dichter Reihung Fachwerkgehöfte aus dem 18. und 19. Jh. prägen, ein Teil von ihnen ist in dem bereits selten gewordenen ostthüringischen Umgebinde ausgeführt. Dem Bf Töppeln folgt, rechts der Strecke, das LSG „Geraer Stadtwald" und dem Hp Gera-Thieschitz die 113 m lange Brücke über die Weiße Elster. In ihrem Tal kommt von Norden die Hauptstrecke aus Leipzig heran (↗ E2). Dahinter dehnen sich Industrieanlagen sowie das Gasturbinenkraftwerk und das Heizkraftwerk Gera aus, erkennbar an den drei je 220 m hohen Schornsteinen. Die Stadtteile Tinz und Bieblach bilden eine markante Kulisse am Talhang. Vorbei am Bahnbetriebswerk und am Rangierbahnhof fährt der Zug in die Halle des Hbf Gera ein. Sein 1880 errichtetes Empfangsgebäude wurde bei der Erneuerung 1958/63 architektonisch vereinfacht und im Inneren weitgehend modernisiert.

Die seit dem 13. Jh. planmäßig angelegte Altstadt bildet heute das Zentrum der Bezirksstadt mit der historischen Platzfolge von Markt, Kornmarkt und Platz der DSF. Das Marktensemble mit dem schönen Renaissance-Rathaus und der Stadtapotheke, barocke Gebäude am Platz der DSF und am Kornmarkt (Museum für Geschichte) und das Neue Rathaus von 1911 prägen das Stadtbild gemeinsam mit weiteren barocken sowie jüngeren Wohn- und Geschäftsbauten. Sehenswert sind auch die barocke Salvatorkirche und deren Jugendstil-Ausstattung, das barocke „Schreibersche Haus" (Naturkundemuseum) und die gotische Trinitatiskirche. Westlich vom Hauptbahnhof befinden sich der in Jugendstilformen errichtete Theaterbau sowie der Park der Opfer des Faschismus mit der barocken Orangerie (Kunstausstellungen). Auf dem Westhang des Elstertales, gegenüber dem Sportstadion, stehen die erhaltenen Reste des Schlosses Osterstein (Terrassencafé).

Von dem wichtigen Eisenbahnknoten in Ostthüringen gehen Strecken nach Leipzig und Saalfeld (↗ E2), nach Plauen (↗ E4), nach Glauchau (↗ E5) und in weitere Richtungen ab.

Leipzig–Gera–Saalfeld

Der 140 km lange Schienenweg zwischen Leipzig und Saalfeld über Zeitz und Gera wurde 1871 fertiggestellt. Die nahezu vollständig zweigleisige Hauptbahnstrecke verbindet Leipzig mit Zeitz, wo mehr als 100 Industriebetriebe angesiedelt sind, mit Gera als dem Zentrum des ostthüringischen Industriegebietes und dem Industrie- und Erholungsgebiet um Saalfeld. Die Bahnlinie folgt zuerst dem Elstertal, dann dem schon im frühen Mittelalter bedeutenden Handelsweg durch den „Orlagau" und gelangt schließlich mit Steigungen von 1:120 über die Wasserscheide zwischen Elster und Saale bei Triptis hinweg ins Saaletal.

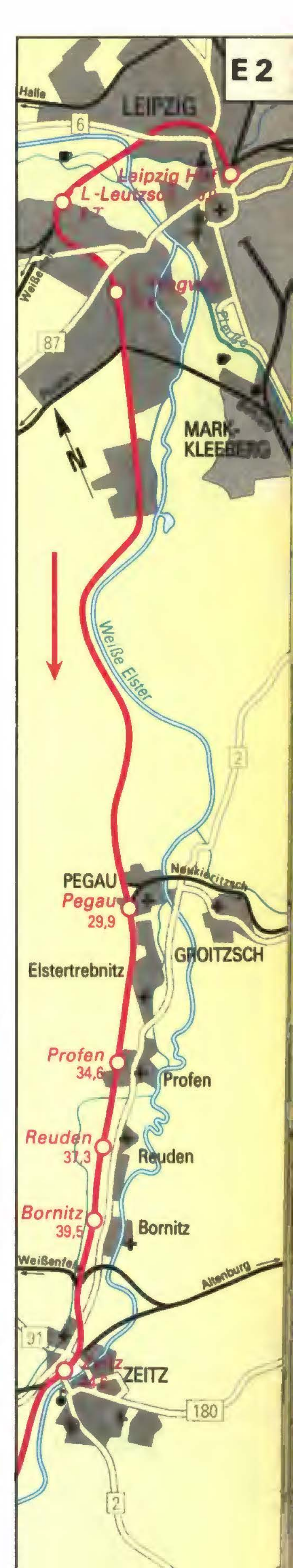
Die Strecke ist vom Hbf Leipzig (↗ F7) zum Ortsteil Leutzsch identisch mit der Trasse nach Erfurt (↗ D3) und dient zugleich dem Leipziger S-Bahn-Verkehr. Im Bf Leipzig-Leutzsch biegt sie scharf südwärts ab, um durch die industriereichen Stadtteile Lindenau und Plagwitz zu führen. In Leipzig-Plagwitz zweigen nach Westen die S-Bahn-Gleise zum Neubaugebiet Leipzig-Grünau, danach die Nebenbahn nach Pörsten ab und in südöstlicher Richtung die S-Bahn-Verbindung nach Markkleeberg. Das Stadtgebiet von Leipzig wird in Knauthain verlassen. Erkennbar hier die durch den umfangreichen Braunkohleabbau hervorgerufene Umgestaltung der Landschaft: Tagebaue wechseln mit neu angelegten Verkehrs- und Wasserwegen und bereits rekultivierten Flächen. In der Ferne sind ostwärts über die Tagebaue hinweg die Schlote und Kühltürme der Kraftwerke und Chemiebetriebe um Böhlen erkennbar. Östlich von Großdalzig ragt nahe Wiederau der schlanke Sendemast des DDR-Rundfunks empor.

Vor Pegau, das links der Weißen Elster liegt, münden von Osten Haupt- und Verbindungsgleis von Neukieritzsch in die Strecke ein. Die Silhouette der bereits im 11. Jh. genannten Stadt bestimmen die Türme des dem Leipziger Alten Rathaus verwandten Renaissance-Rathauses und der Stadtkirche, deren bildkünstlerische Ausstattung beachtenswert ist. Östlich der Elster liegt die Stadt Groitzsch, im 11. Jh. eines der bedeutendsten Herrschaftszentren in dieser Region; die Reste einer Rundburg zeugen davon.

Westlich der Bahn dehnen sich bis Profen Braunkohletagebaue aus, und die Strecke verläuft parallel zur F 2, begleitet von zahlreichen Industriebetrieben. Von Osten her kommt über einen Viadukt die Nebenstrecke aus Altenburg hinzu, bald darauf von Westen die Hauptbahn aus Weißenfels. Die F 2 unterquert den mehrgleisigen Bahnkörper,

Empfangsgebäude des Leipziger Hauptbahnhofs, erbaut 1908/15







der, nochmals ein Verbindungsgleis aus Altenburg aufnehmend, dicht neben der Elster in den Bf Zeitz mündet. Dieser liegt am Nordrand der Stadt, 1909 erhielt er sein repräsentativ-funktionelles Empfangsgebäude vor den hochliegenden Bahnsteigen, markant ist der seitliche Uhrturm. Heute ist Zeitz Industriestadt mit Braunkohleverarbeitung, Chemie- und Maschinenbaubetrieben. 968 wurde die Stadt im Elster-Saale-Gebiet eines der frühesten Bistümer, das jedoch wegen der Aufstände der slawischen Landbewohner nach Naumburg zurückweichen mußte. Die Burg neben dem Dom, an ihrer Stelle steht heute das barocke Schloß Moritzburg, diente zunächst als Bischofsitz. Die Schloßkirche ging aus dem romanischen Dom hervor und birgt eine interessante Ausstattung. Um den Brühl entstand die Unterstadt, in der Oberstadt liegt das 1909 erneuerte spätgotische Rathaus.

Vom parallel der Weißen Elster aus dem Bf Zeitz führenden Schienenstrang zweigt die Nebenbahn zum Bf Osterfeld (b Zeitz) westwärts ab. Über dem Flußtal sieht man die Haynsburg mit mittelalterlichen und Renaissancebauten. Rechts der Strecke, die nun zwischen Fluß und Elstertalstraße verläuft, folgt nach 10 Kilometern auf einem Bergsporn liegend das Renaissanceschloß Krossen (Institut für Lehrerbildung), überragt vom mittelalterlichen Burgturm. Vom Bf Krossen (Elster) zweigt die Nebenstrecke nach Eisenberg westwärts ab. Südlich liegt links, zwischen Silbitz und Caaschwitz, die Stahlgießerei Elstertal. In der Kleinstadt Bad Köstritz, die dann erreicht wird, lohnen die Heinrich-Schütz-Gedenkstätte in einem Barockhaus und der erhaltene Hauptflügel des schlicht-barocken Schlosses einen Besuch. Der Bahnhof liegt an der F 7, östlich der Stadt, die durch ihre Schwarzbierbrauerei in gutem Ruf steht.

Im Elstertal verläuft die Strecke, nahe dem Hp Gera-Langenberg die Autobahn unterquerend, durch das Industriegebiet im Norden Geras. Mit den drei je 220 m hohen Schornsteinen fallen das Gasturbinenkraftwerk und das Heizwerk Gera Nord besonders auf. Vom Westen mündet über die Elster hinweg die Trasse von Jena ein, und beide Strecken erreichen den Hbf Gera (↗ E1). In Richtung Saalfeld (Saale) durchfährt der Zug südwärts die gesamte Stadt. Nahe dem Zentrum liegt der Bf Gera Süd. Sein in sachlich-dekorativen Formen symmetrisch gestaltetes Empfangsgebäude, seitlich der hochliegenden Bahnsteige, stammt von 1911.

Bei der Weiterfahrt zweigt zuerst die Strecke nach Glauchau (↗ E5) und kurz danach die nach Plauen (↗ E4) ab. Mit dem Bf Gera-Zwötzen quert die Strecke die Weiße Elster und verbleibt zusammen mit der F 92 auf ihrer linken Seite. Rechts dehnt sich das große Neubaugebiet Gera-Lusan aus. Mit beträchtlichen Steigungen wird zweimal die F 92 überquert, jenseits der Elster liegt Wünschendorf (↗ E4). Weida folgt am Nordostrand des Thüringer Schiefergebirges und an der Mündung der Auma in die Weida. Der Bahnhof befindet sich im Nordosten der Stadt, an der F 92. In ihm gabelt sich die Bahnstrecke in die südwestwärts weiterführende Trasse nach Saalfeld (Saale) und die nach Mehltheuer südwärts verlaufende Nebenbahnstrecke. Die mittelalterliche Stadt schmiegt sich in eine Schleife der Weida und wird von der Osterburg überragt, dem Stammsitz der Vögte von Weida, welche zugleich Stadtherren von Gera waren. Während der Renaissance wurde die Burg als Wohnschloß ausgebaut. Die Ruinen der romanischen Widenkirche und der Peterskirche deuten auf die einstige Bedeutung der Stadt hin, am Neumarkt steht das Renaissance-Rathaus.

Nach Queren der F 175 ist vom Zug aus die südlich des Ortsteils Liebsdorf zur Wasserversorgung von Weida angelegte Aumatalsperre zu sehen. Durch hügeliges Gelände der Saale-Elster-Buntsandsteinplatte führt die Strecke in zahlreichen Bögen und mit wechselnden Neigungen über den Bf Niederpöllnitz – das große Mischfutterwerk ragt weithin sichtbar in der Talmulde auf – und nach Kreuzen der F 2 nach Triptis. Hier zweigt die Nebenbahn zum Bf Lobenstein (Thür) (↗ e3) ab. Am westlichen Ortsausgang passiert der Zug die F 281 und unterfährt kurz darauf die Autobahn.

An den Höhenzügen des Thüringer Schiefergebirges entlang zieht sich die Bahnlinie südlich der F 281 weiter nach Neustadt (Orla). Die alte Kaufmannsstadt ist heute Sitz von Tuch-, Leder-, Möbel- und Ma-

schinenbauindustrie sowie landwirtschaftlicher Versorgungsbetriebe. Sehenswert sind in der eng bebauten alten Stadt das spätgotische Rathaus mit prächtigen Ziergiebeln und die Stadtkirche, aus der gleichen Zeit, mit ihrer reichen Ausstattung, um den Markt eine Reihe historischer Bürgerhäuser und die Fleischbänke aus dem 16. Jh. als eine städtebauliche Besonderheit.

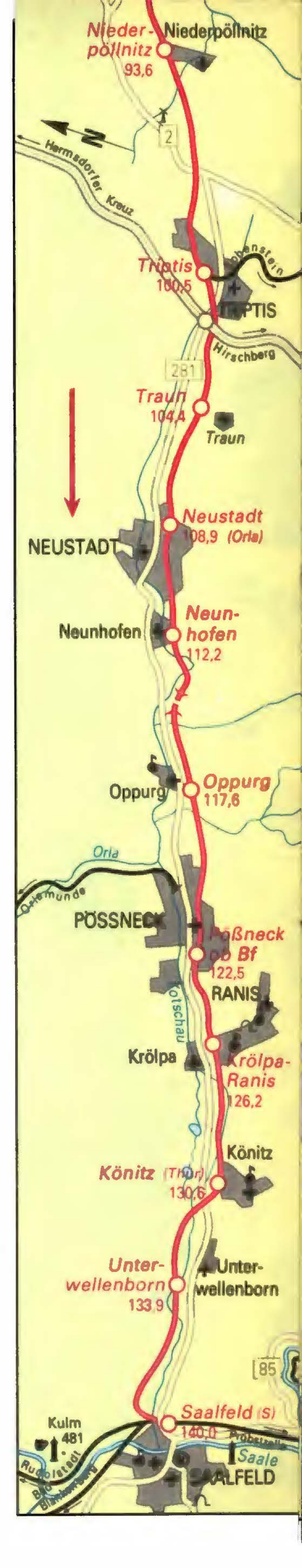
Hinter Neunhofen, der spitze Turmhelm der romanisch-gotischen Kirche überragt diesen Ort, fährt der Zug durch einen 117 m langen Tunnel und am links liegenden LSG „Drammberg" vorbei. Jenseits des Ortes Oppurg liegt das prächtige Barockschloß mit seinem Park. Während die Bahnlinie nach Saalfeld (Saale) im Hanganschnitt des Schiefergebirges verläuft und das Stadtgebiet von Pößneck erreicht, kommt im Orlatal von Norden her die Nebenstrecke aus Orlamünde heran. Diese endet in Pößneck unterer Bf, der jenseits der F 281 liegt. Der Zug fährt auf der linken Seite dieser Fernverkehrsstraße durch die Altstadt bis Pößneck oberer Bf, teils mit freiem Blick auf die Türme von Rathaus und Kirchen. Baukünstlerisch herausragend sind die spätgotischen Bauwerke des Rathauses mit Schmuckgiebeln und Renaissancefreitreppe und die Stadtkirche. Das wirtschaftliche Profil der Stadt wird durch den graphischen Großbetrieb „Karl-Marx-Werk" und andere Industriebetriebe geprägt.

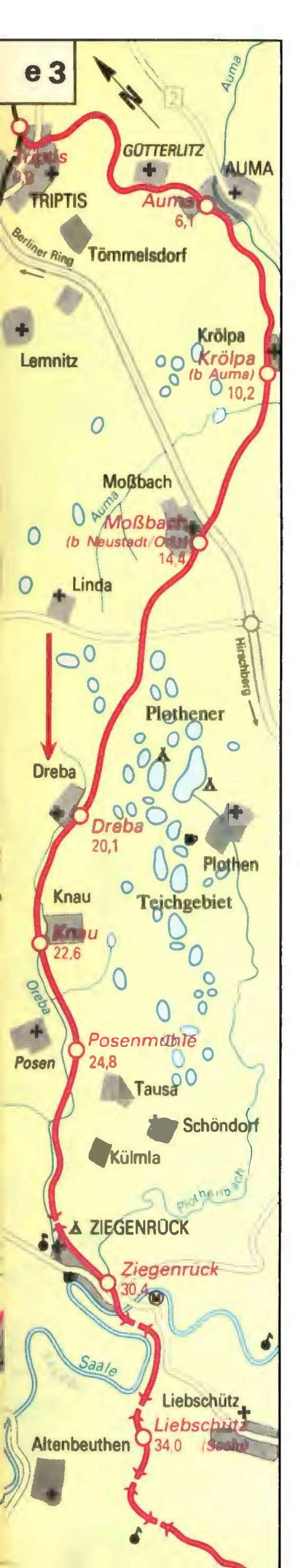
Oberhalb des Bf Krölpa-Ranis ist südlich der Bahn die Burg Brandenstein (Jugendherberge) zu sehen, dahinter, hoch über der im engen Tal liegenden kleinen Stadt Ranis, die gleichnamige Burg. Westlich des Bf Könitz (Thür) wechselt die Bahn auf die andere Seite der F 281 und des Flüßchens Kotschau und kann so das Gefälle bis nach Saalfeld (Saale) besser bewältigen. Nach Süden reicht der Blick bis zum Schloß Könitz, in der Renaissance auf den Mauern einer älteren Burg entstanden. Links voraus sind die ausgedehnten Industrieanlagen der „Maxhütte" Unterwellenborn zu sehen. 1946 wurde hier der erste Hochofen wieder in Betrieb genommen, heute ist die „Maxhütte" nicht nur größter Formstahlproduzent, sondern vielfältig profilierter Industriegigant in der DDR. Im südlich gelegenen Großtagebau Kamsdorf erfolgt der Abbau von eisenschüssigem Kalk für die „Maxhütte".

Mit kräftiger Neigung wendet sich die Strecke in einem engen Bogen nach Süden ins Saaletal. Rechts liegt der 481 m hohe Kulm mit dem Aussichtsturm. Von Nordwesten kommt die Saaletalbahn (↗ D5) an die Trasse heran, und nach Unterqueren der F 281 wird der Bf Saalfeld (Saale) (↗ D6) erreicht; links liegt das Bahnbetriebswerk mit seinen ausgedehnten Anlagen.

Ausfahrt aus dem Bahnhof Saalfeld (Saale) in Richtung Gera







Triptis–Lobenstein

Die kleine Industriestadt Triptis, an der Bahnstrecke Gera–Saalfeld (↗ E2) liegend, ist vor allem durch die hier seit 1895 ansässige Porzellanindustrie bekannt. Für deren Ansiedlung gab der Bau der Eisenbahn über Ziegenrück nach Lobenstein 1894/95 den Ausschlag. Die landschaftlich reizvolle, 54,4 km lange Strecke verläuft quer durch das Thüringer Schiefergebirge.

Der Zug verläßt Triptis südostwärts. Der Stadtkern wird vom Bergfried (Rest einer mittelalterlichen Burg) und der barocken Kirche überragt. Auf einer Brücke geht es über die F 281 und in großem Linksbogen an einem Brauchwasserreservoir für die Landwirtschaft entlang. Nach rückwärts bietet sich noch einmal ein Blick auf Triptis. Die Bahnlinie verläuft dann durch Waldgebiet bis nach Auma, Industrieort am gleichnamigen Flüßchen. Im Bahnhof herrscht reger Güter- und Rangierverkehr für das Porzellanwerk und andere Industriebetriebe. Rathaus und Kirche in der von Bauten des 19. und frühen 20. Jh. geprägten Stadt sind frühklassizistisch. Im Tal der Auma zieht sich die Bahn flußaufwärts und parallel zur F 2, vorbei an Waldungen und Weiden, bis zum Hp Krölpa (b Auma).

Die Strecke biegt in westliche Richtung und steigt allmählich an. Die Autobahn wird kurz vor und eine Landstraße kurz hinter dem Hp Moßbach (b Neustadt/Orla) überquert. In Wäldern, links der Strecke, liegen die für Fischzucht genutzten Plothener Teiche (LSG). Über den Hp Dreba, den Bf Knau (hier ist der VEB Binnenfischerei ansässig) und den Hp Posenmühle verläuft die Strecke durch den romantischen Drebagrund talwärts. Am Hp Posenmühle steht das Fachwerkgebäude der gleichnamigen Mühle; es dient heute Geraer Eisenbahnern als Erholungsheim.

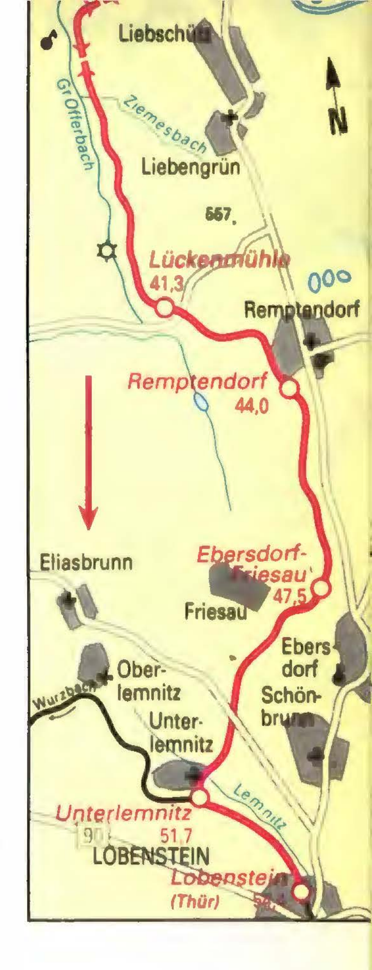
Nur kurz sind die ersten Häuser von Ziegenrück zu sehen, dann versperrt der 105 m lange Tunnel durch den Kirchberg die Aussicht auf das idyllisch gelegene Städtchen im Saalebogen. Der Zug passiert danach den 16 m hohen dreibogigen Steinviadukt, der das in die Berge eingebettete Plothenbachtal überbrückt (beliebtes Fotomotiv). Jenseits der Brücke liegt auf dem terrassenartigen Gelände zwischen Stadt und Saale das Schwimmbad; auf einer Bergkuppe die teilweise erhaltene Burg mit dem spätgotischen Wohnturm (Jugendherberge). Zwischen Bahn und Saale liegt die Fernmühle (Museum), 1900 als erstes Laufwasserkraftwerk an der Saale erbaut. Der Bf Ziegenrück befindet sich im Süden des langgestreckten Ortes. Empfangsgebäude und Güterschuppen zeigen sich im wesentlichen noch im ursprünglichen Zustand. Zwischen Bleiloch- und Hohenwartetalsperre gelegen, ist die kleine Stadt ein touristisches Zentrum im vielbesuchten LSG „Obere Saale“. Die Weiterfahrt wird durch den Gebirgscharakter der Bahn nun zu einem Landschaftserlebnis. Zunächst rollt der Zug auf dem 18 m hohen siebenbogigen Saaleviadukt über die Straße und den Flußlauf; an dessen Ufer eine Pappen- und Kartonagenfabrik. Unmittelbar an die Brücke schließt sich dann der 181 m lange Hemmkoppentunnel an.

Danach bietet sich eines der schönsten Landschaftsbilder dieser Strecke: Links türmen sich am Steilhang mächtige Schieferfelsen auf, und tief unten fließt in einem langen Bogen die Saale. Die Bahntrasse scheint sich an das Bergmassiv zu lehnen und steigt mit ihm mächtig an. Die Fahrt geht durch den 109 m langen Schweinbachtunnel, und hinter ihm folgt das große Ottertal, die Trasse verläuft hier 70 m über der Talsohle, Felsen ragen empor, und der Hp Liebschütz (Saale) ist erreicht. Eine wildromantische Schlucht umgibt danach das Gleis, es schmiegt sich weiter an den felsigen Hang, verläuft durch den 72 m langen Mühlbergtunnel I und anschließend an einen Linksbogen auf 118 m Länge durch den Mühlbergtunnel II. Die Strecke biegt ins kleine Ottertal ein, und an der Einmündung des Ziemesbaches folgt das beeindruckendste Bauwerk dieser Bahnlinie, der 36 m hohe und 120 m lange Ziemestalviadukt. In einem Bogen und mit einer Steigung von 1:50 erbaut, ist diese Gußpfeilerbrücke mit ihren fünf Stützen einmalig in Thüringen.

Die Trasse folgt weiter dem Ottergrund aufwärts und windet sich durch enge Felseinschnitte bis zum Hp Lückenmühle. Auf dem Abschnitt nach Remptendorf ziehen sich Hochspannungsleitungen sternförmig auf das große Umspannwerk der Bleilochtalsperre zu, von den fünf Sperren im 80 km langen Saalelauf ist sie die größte. Vom Bf Remptendorf aus kann man zur Bleilochtalsperre und zum Schloß Burgk (Museum) wandern. In Remptendorf ist die gotische Kirche mit schöner Barockausstattung sehenswert.

Nach kurzer Fahrt durch Wälder wird die Hochebene von Ebersdorf erreicht. Im Bf Ebersdorf-Friesau deuten viele Güterwagen mit der Aufschrift „Getreide" auf die landwirtschaftliche Nutzung des Gebietes um Ebersdorf hin. Von 1662 an war der Ort reußische Residenz, die kleinste – in ihr dankte 1918 Heinrich 72. als letzter „Monarch" ab! Von jenem Mini-Glanz zeugen noch das schlicht-barocke Schloß, die von Ernst Barlach geschaffene fürstliche Grablage, die Gebäudegruppe der Hofgemeinde sowie der Schloßpark mit der Orangerie. Im Ort Schönbrunn, südlich von Ebersdorf, ist das Rokokoschlößchen Bellevue, im nordwestlich gelegenen Friesau die romanisch-gotische Wehrkirche sehenswert.

Auf der Hochebene, nahe der Kreuzung mit der Landstraße, erreicht die Strecke mit 555 m über NN ihren höchsten Punkt. Kurz vor dem Bf Unterlemnitz fährt der Zug über einen Viadukt, der den kleinen Ort ganz überspannt. Die als Keilbahnhof angelegte Station nimmt die vom Westen aus Wurzbach (Thür) kommende Strecke auf. Anschließend führt die Trasse talwärts nach Moorbad Lobenstein. Die rechts der Lemnitz auf einem Bergrücken in waldreicher Umgebung gelegene Stadt ist Eisenmoorbad und vielbesuchter Erholungsort. Der Bahnhof liegt nördlich, nahe der F 90, und weist neben dem Reise- auch starken Güterverkehr auf. Die Kleinstadt fügt sich zwischen die Burg Lobenstein (Heimatstube) und den Schloßberg. Vor dem schlicht-barocken Schloß mit Park und Gartenpavillon steht die klassizistische Wache.



(540)

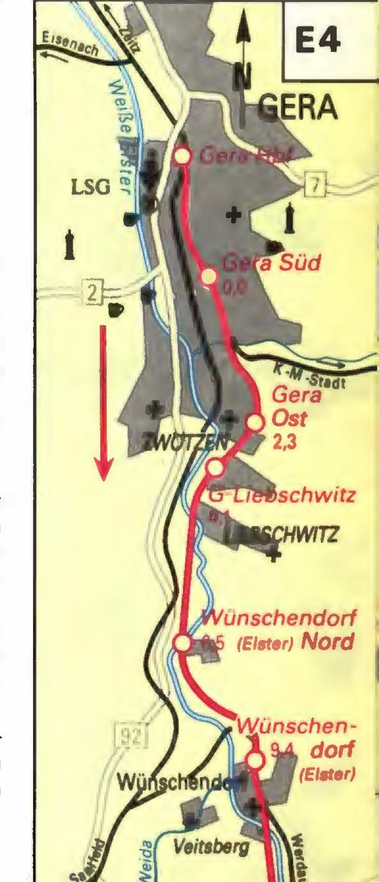
Gera–Plauen

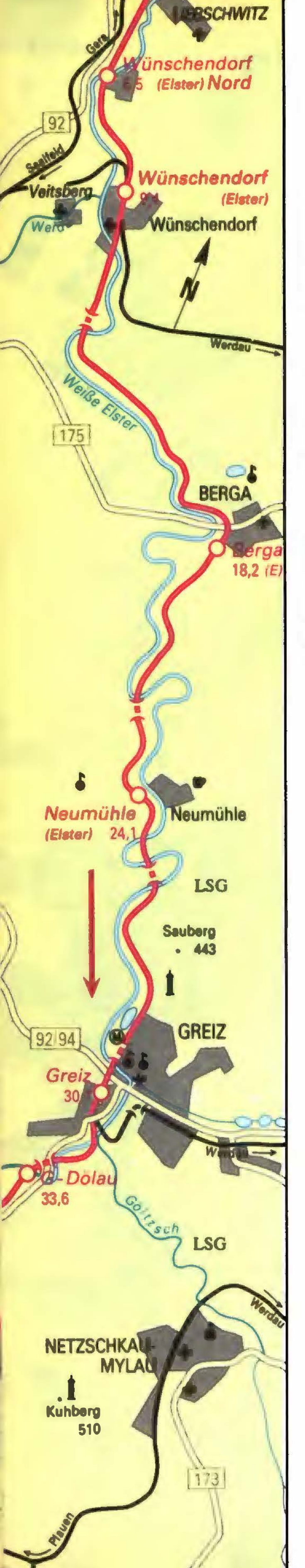
Die Eisenbahn von Gera über Wünschendorf (Elster) und Greiz nach Plauen folgt dem Lauf der Weißen Elster flußaufwärts. 52,7 km lang, besteht sie seit 1875 und heißt von Anfang an „Elstertalbahn". Zu jeder Jahreszeit lohnt sich die Fahrt durch das malerische Tal mit acht Tunneldurchfahrten und dreißigmaligem Überqueren der Elster auf Brükken unterschiedlicher Konstruktionen.

Die Elstertalbahn ist neben der Strecke Leipzig–Plauen (↗ E6) die zweite Hauptbahnstrecke durch das ostthüringisch-vogtländische Industriegebiet. Der Hbf Gera (↗ E1) wird südwärts verlassen, und nach Abzweigen der Gleise in Richtung Glauchau (↗ E5) und der südwärts weiterverlaufenden nach Saalfeld (↗ E2) führt die Plauener Strecke durch Gera-Zwötzen mit dem Bf Gera Ost. Hinter dem Bf Gera-Liebschwitz weitet sich das Tal zum Wünschendorfer Becken. Hier steht ein großes Kalk- und Dolomitwerk, links sind Halden des Uranbergbaues zu erkennen.

Bis zum Hp Wünschendorf (Elster) wird zweimal die Weiße Elster überquert, und nach Aufnehmen des Verbindungsgleises von Weida folgt der Bahnhof der Industriestadt. In Wünschendorf (Elster) sind die romanisch-gotische Kirche auf dem Gelände der Burg Veitsberg sowie die zum Renaissanceschloß ausgebaute Klosterkirche Mildenfurth baukünstlerisch und historisch interessante Denkmale. Eine weitere Sehenswürdigkeit ist die 50 m lange, überdachte Holzbrücke über die Elster, die in ihrem Ursprung auf das Mittelalter zurückgeht, immer wieder erneuert wurde und technisches Denkmal ist.

Nach Verlassen des Bf Wünschendorf (Elster) biegt östlich die Nebenstrecke nach Werdau ab und verläuft jenseits des Flusses ein Stück parallel zur Elstertalbahn. Nach dem großen Quarzit-Steinbruch







Schloßbergtunnel bei Greiz

beginnt der schönste Teil der Strecke, bis fast nach Plauen reichend. Rechts und links der sich in vielen Bögen hinziehenden Bahn ragen dichtbewaldete Bergrücken und Talhänge auf. Als erster einer ganzen Tunnelreihe wird der 535 m lange Lochguttunnel durchfahren. Eine Flußüberquerung schließt sich unmittelbar an, die Trasse verläuft nun auf der östlichen Flußseite. Kurz vor dem Bf Berga (Elster) kreuzt die F 175 die Strecke. Das Städtchen Berga (Elster) ist durch die hier ansässige Textilindustrie geprägt. Seine Häuser gruppieren sich terrassenartig auf dem rechten Elstertalhang und werden von den Türmen der Stadtkirche und des Rathauses überragt.

Nach Durchfahren der landwirtschaftlich genutzten Flußaue wird erneut die Elster überquert, es folgt der 264 m lange Rüßdorfer Tunnel. Nahe dem Tunnelausgang steht die Lehnamühle, ein großes Hartpappenwerk. Vorbei am Bf Neumühle (Elster) durchfährt der Zug das LSG „Greiz-Werdauer Wald" und in ihm nach zweimaliger Brückenpassage den 118,3 m langen Bretmühlentunnel.

Von Greiz wird zuerst der Leninpark sichtbar, ein um 1800 als Landschaftsgarten umgestalteter Barockpark der einstigen Residenz. In seinem südlichen Teil und nahe der Bahn steht das barocke Sommerpalais (Bücher-, Kupferstich- und weitere Kunstsammlungen). Bevor die Strecke den Bf Greiz erreicht, führt sie im 270 m langen Schloßbergtunnel unter einem Teil des Schloßparks sowie unter dem Oberen Schloß hindurch. Es steht auf steilem Fels über der Altstadt, erhielt seine heutige Baugestalt im 17./18. Jh. und ist im Innern in Rokoko dekoriert. Unmittelbar anschließend wird wieder die Weiße Elster überquert, von hier sind links die Türme des Unteren Schlosses und der klassizistischen Stadtkirche zu sehen. Dann erreicht der Zug den Bahnhof, der westlich der Neustadt liegt. Diese ist mit der Altstadt, die neben dem Unteren Schloß von Wohn- und Geschäftsbauten vorwiegend aus dem 19. Jh. geprägt ist, durch zwei Brücken über die Elster verbunden. Greiz, auch „Perle des Vogtlandes" genannt, hat an der Elstertaltrasse neben Plauen den größten Bahnhof.

Nach Verlassen des Bahnhofs wird im Stadtgebiet die F 92 gekreuzt. Gleichzeitig zweigt nach links die eingleisige Nebenbahnstrecke zum Bf Neumark (Sachs) ab, die in engem Halbkreis um die

Stadt herumführt. Die Elstertalbahn verläuft südwärts und überquert nahe der Mündung der Göltzsch in die Elster erneut den Fluß, passiert danach den 139 m langen Rothenthaler Tunnel, kreuzt noch zweimal die Elster und dazwischen die F 92. Beiderseits der Bahn liegen Industriebetriebe, am Bf Greiz-Dölau ist der Containerbahnhof zu sehen. Jenseits des Flusses, auf einem Fels, steht das Schloß Dölau, und oberhalb des Plasttechnik-Werkes befindet sich seit 1953 ein künstlicher See für die Trinkwasserversorgung. Bis Elsterberg verbleibt die Strecke östlich der Elster. Die kleine Industriestadt breitet sich in dem Flußtalkessel aus, unmittelbar am Bahnhof liegt das Wärmegerätewerk. Bei der erneuten Überquerung des Flusses ist ein schöner Blick auf die Burgruine Elsterberg möglich. Wenig später passiert der Zug den 358 m langen Elsterberger Tunnel, längstes Bauwerk dieser Strecke. An seinem Südportal schließt sich der Haltepunkt des Kunstseidenwerkes „Clara Zetkin" an.

Der jetzt folgende reizvollste Landschaftsabschnitt verengt sich zur Felsenschlucht des Steinicht. In dem Landschaftsschutzgebiet erheben sich beiderseits der Elster und der Bahn, bis zu 70 m hoch, die Diabasfelsen, deren Ergußgestein für Schotter und Pflastersteine abgebaut wird. Am Ausgang des Steinicht befindet sich der große Steinbruch. Noch vor dem Bf Rentzschmühle wird der 88 m lange Steinichttunnel passiert und später wiederum die Elster überschritten. Das ganze Gebiet mitsamt der kleinen Siedlung um die Rentzschmühle gehört schon zum Erholungsraum um die Talsperre Pöhl. Nach Durchfahren des Bf Barthmühle kommt die Elstertalbrücke in Sicht. Über diese verläuft in 68 m Höhe die Strecke Reichenbach–Plauen (↗ E6). Die Brückenlänge beträgt 283 m. Oberhalb der Brücke mündet das Flüßchen Trieb in die Elster. Seine Felsenschlucht ist ebenso Naturschutzgebiet wie die beiderseitigen Talhänge der Elster mit ihren schönen Laubmischwäldern, zwischen denen die Bahnlinie nun weiterführt.

Nach etwa einem Kilometer erheben sich links, zwischen Bahn und dem See der Talsperre Pöhl, der 435 m hohe Eisenberg und der 402 m hohe Königshübel, der vom Möschwitzer Tunnel auf 205,7 m Länge durchstoßen wird. Jenseits des Tunnels weitet sich das Tal. Das nun sichtbare große Betonbecken dient der Plauener Abwasserreinigung. Bis zum Bf Plauen (Vogtl)-Chrieschwitz wird die Elster noch viermal überquert. Danach beginnen die nördlichen Industrievororte Plauens mit dem Metalleichtbaukombinat, dem Gas- und dem Elektrizitätswerk. Weithin zu erkennen sind die Werkzeugmaschinenfabrik mit ihrem Turm, die Punkthochhäuser in der Nähe des oberen Bahnhofs, die Türme der Kirchen und des Rathauses sowie die Johanniskirche in der Stadtmitte. Das Endziel der Strecke, der Bf Plauen (Vogtl) unterer Bahnhof, bereits 1875 in günstiger Lage zur umliegenden Industrie errichtet, ist erreicht. Sein Empfangsgebäude, im zweiten Weltkrieg wie große Teile Plauens zerstört, erhielt einen modernen Baukörper. Vom unteren Bahnhof, rechts der Weißen Elster, sind es bis zum oberen Bahnhof (↗ E8) etwa drei Kilometer.

Elstertalbrücke





Gera–Gößnitz–Glauchau

Als Teil der Strecke Erfurt–Karl-Marx-Stadt–Dresden gehört der 1865 und abschnittweise schon 1858 eröffnete, 51,2 km lange Schienenstrang zur wichtigen Ost-West-Magistrale im Süden der DDR. Landschaftlich führt die Strecke aus dem Elstertal heraus durch den Süden des fruchtbaren Altenburger Lößgebietes in das östlich anschließende vorerzgebirgische Becken.

Vom Hbf Gera (↗ E1) verläuft die Strecke zunächst südwärts gemeinsam mit den Trassen nach Saalfeld (↗ E2) und Plauen (↗ E4). Südlich der über die Bahn hinwegführenden Zwötzener Straße zweigt sie in engem Bogen nach Osten ab und führt weiter mit beträchtlicher Steigung über den Hp Gera-Kaimberg (hier ist ein beliebter Fotostandort) bis zum Bf Ronneburg (Thür). Uranerzbergbau prägt das Landschaftsbild mit großen Spitzhalden (↗ S. 80) und bestimmt das ökonomische Profil des Gebietes um die kleine Stadt Ronneburg, aus der die Bauten der spätgotischen Kirche und des alten Schlosses herausragen. Vom Bahnhof, am Südrand der Stadt, zweigt eine nur dem Gütertransport dienende Strecke nach Seelingstädt ab, eine weitere im Bf Raitzhain nach Norden.

Die Strecke verläuft weiter in einem tiefen Einschnitt und unterquert nahe Posterstein die Autobahn. Kurzzeitig ist der Turm der während der Renaissancezeit ausgebauten Burg Posterstein (Museum) sichtbar. Ab Nöbdenitz benutzt die Strecke das vorwiegend landwirtschaftlich genutzte Sprottetal bis zur Mündung des Flüßchens in die Pleiße. Der Bf Schmölln (Bz Leipzig) liegt zwischen der F 7 und dem kleinstädtischen Zentrum mit der spätgotischen Stadtkirche und dem Renaissance-Rathaus. Seit 1861 prägt die Knopffabrikation die Wirtschaft der „Knopfstadt" Schmölln, in den fünfziger Jahren siedelten sich auch andere Industriebetriebe hier an. An der Abzweigstelle Saasa biegt das Gleis in weitem Bogen südwärts in das Pleißetal ein, ein Verbindungsbogen verläuft nordwärts über den Fluß nach Altenburg. Von der anderen Seite der Pleiße kommt nach Überqueren dieser die elektrifizierte Hauptbahnstrecke aus Leipzig (↗ E6) heran, und parallel ver-

Bahnsteighalle des Hauptbahnhofs Gera



laufend, erreichen beide Trassen den Eisenbahnknoten Gößnitz. Die kleine Industriestadt hat ihr historisches Stadtbild bewahrt. Der Bahnhof erhielt, entsprechend seiner Bedeutung als Streckenkreuzung, um die Jahrhundertwende seinen repräsentativen Empfangsbau und den langgestreckten Mittelbahnsteig. Südlich von ihm zweigt die Strecke nach Glauchau von der nach Werdau weiterführenden Hauptbahn (↗ E6) ostwärts über die Pleiße ab, unterquert die F 93 und zieht sich „hinauf" bis zum Bf Meerane.

In Meerane sind seit dem frühen 19. Jh. eine hochentwickelte Textilindustrie (berühmt ist der „Meeraner Schottenstoff") sowie Maschinen- und Dampfkesselfertigung angesiedelt. Am Stadtbild läßt sich die rasche Entwicklung des Ortes zwischen 1850 und 1875 ablesen: In dieser Zeit verdreifachte sich die Einwohnerzahl, und Meerane wurde eine typisch sächsische Industriestadt. Die Arbeiterwohnquartiere sind durchsetzt mit Fabrikbauten, an den Stadträndern Fabrikantenvillen mit parkartigen Gärten. Nach Verlassen des Stadtgebietes wird bei Dennheritz (beliebter Fotostandort) die Autobahn unterquert, und die Strecke biegt ostwärts ab.

Im Bf Glauchau-Schönbörnchen trifft sie auf die von Zwickau nach Glauchau (↗ F2) führende Trasse. Beide Strecken kreuzen gemeinsam die F 175 sowie die Zwickauer Mulde, bevor sie den am Nordrand von Glauchau gelegenen Bahnhof erreichen und auf die Bahnlinien Großbothen–Glauchau (↗ f3) und Glauchau–Stollberg stoßen. Seit dem frühen 19. Jh. entwickelte sich in Glauchau, auf der Grundlage traditioneller Tuchherstellung, die Textilindustrie mit Webereien, Spinnereien, Zwirnereien, Trikotagen- und Textilveredlungsbetrieben. Glauchau wurde gemeinsam mit Meerane, Crimmitschau und Zwickau schon früh ein Zentrum der deutschen Arbeiterbewegung. In seinem Stadtbild findet man – neben den beiden eng benachbarten und während der Renaissance ausgebauten Schlössern Hinterglauchau und Forderglauchau (Museum, Archiv) – auf dem Hochufer der Mulde, in der Altstadt Wohn-, Geschäfts- und Fabrikbauten aus dem vorigen und dem frühen 20. Jh. eng beieinander. Der Bahnhof erhielt in den 20er und 30er Jahren seine modern repräsentative Gestalt und neue Bahnsteiganlagen.

Empfangsgebäude des Bahnhofs Glauchau







Leipzig–Werdau–$\frac{\text{Zwickau}}{\text{Plauen}}$

Nachdem der erste Streckenabschnitt zwischen Leipzig und Altenburg bereits am 19. 9. 1842 und der letzte Teilabschnitt zwischen Reichenbach und Plauen am 15. 7. 1851 eröffnet worden waren, konnte die Sächsisch-Bayrische Eisenbahn ihren Betrieb durchgängig aufnehmen. Die bis Plauen 122 km und bis Zwickau 89 km langen Schienenverbindungen bilden den südlichen Teil des sächsischen Eisenbahndreiecks, sie sind eisenbahngeschichtlich sowie bautechnisch besonders interessant. Von den schnellfahrenden Zügen in beiden Zielrichtungen beginnt heute keiner mehr im Bayrischen Bahnhof, dem ursprünglichen Ausgangspunkt beider Strecken. Für den Nahverkehr noch in Funktion, ist er trotz seiner Teilzerstörung im zweiten Weltkrieg ein Baudenkmal von eisenbahnhistorisch internationalem Rang. 1842 in Betrieb genommen und 1844 architektonisch vollendet, ist der Bayrische Bahnhof die älteste erhaltene und noch in Betrieb befindliche Kopfstation in Europa. Seine spätklassizistische Baugestaltung wurde Vorbild für viele sächsische Bahnhofsgebäude. Von der Halle, zwischen den beiden Ankunft- und Abfahrtgebäuden, blieb der triumphbogenartige Kopfbau bestehen. Ein Galeriebau verbindet ihn mit dem ebenfalls erhaltenen Ankunft-Empfangsgebäude an der linken Einfahrtseite.

Heute fahren die Züge vom Hbf Leipzig (↗ F7) ab. Die Streckengleise verlaufen in einem großen Bogen durch das weite Vorfeld des Hauptbahnhofs und anschließend, nach Überqueren der nach Dresden führenden Trasse, durch die östlichen und südlichen Stadtteile mit den Stationen Leipzig-Stötteritz, Leipzig-Connewitz und Markkleeberg, zwischen ersteren beiden die „Ursprungsgleise" vom Bayrischen Bahnhof aufnehmend. Die Fahrt geht dabei am großen Containerbahnhof der Messestadt, am links kurzzeitig sichtbaren Völkerschlachtdenkmal und am Messegelände entlang. Südlich Connewitz erreicht die Strecke das Pleißetal, und links dehnen sich die Garten- und Ausstellungsanlagen der „agra" aus. Hinter dem Bf Markkleeberg mündet von rechts die gleichfalls vom Hauptbahnhof kommende, westlich um Leipzig herumführende, Gleisstrecke ein. Wie die soeben befahrene Trasse wird auch die hinzukommende von der Leipziger S-Bahn im Gemeinschaftsverkehr mit der Fernbahn benutzt. Die S-Bahn-Züge enden, bis auf einige nach Altenburg durchlaufende, im Bf Gaschwitz.

Nun beginnt das Bornaer Braunkohlerevier in der Leipziger Tieflandsbucht, und die Strecke führt zwischen neu erschlossenen und bereits wieder rekultivierten Tagebauen entlang. Fernstraßen wurden – wie die bei Großdeuben über die Bahn hinwegführende F 2 – auf großen Abschnitten neu trassiert. Mitten im Revier liegt Böhlen mit den ausgedehnten Industrieanlagen für die Verarbeitung von Erdöl und Kohle mit Großgaserei und Großkraftwerk. Eine Erdölleitung verbindet die Werke von Böhlen und Schwedt. Die 300 m hohen Schornsteine westlich vom Hp Böhlen Werke gehören zum Kraftwerk Lippendorf. Züge mit Rohbraunkohle, Briketts und Kesselwagen kennzeichnen das Bild auch im Bf Neukieritzsch. In ihn mündet von Westen das Streckengleis aus Pegau über Groitzsch. Nach Osten zweigt am ausgedehnten Güterbahnhof die Bahnlinie über Geithain nach Karl-Marx-Stadt (↗ F1) ab. Um Regis-Breitingen bestimmen das Braunkohlekombinat, Tagebaue mit Förderbrücken und Baggern sowie Brikettfabriken den Südrand der Leipziger Tieflandsbucht.

Nach Durchfahren des Hp Treben-Lehma geht das Tiefland in das Altenburger Hügelland über. Am Nordrand von Altenburg kommt von Westen die Nebenstrecke aus Zeitz heran und mündet in das mit dem Bahnbetriebswerk beginnende, langgestreckte Bahnhofgelände ein. Altenburg besaß ursprünglich eine Kopfstation, da die Hügelkette – die Stadt ist wie Rom auf sieben Hügeln erbaut! – von den ersten Eisenbahngleisen noch umgangen werden mußte. Sie führten aus der Stadt wieder heraus und östlich um die Hügel herum ins Pleißetal. In der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts legte man einen Tunnel an und gestaltete die Strecke durchgehend. Baufällig geworden,

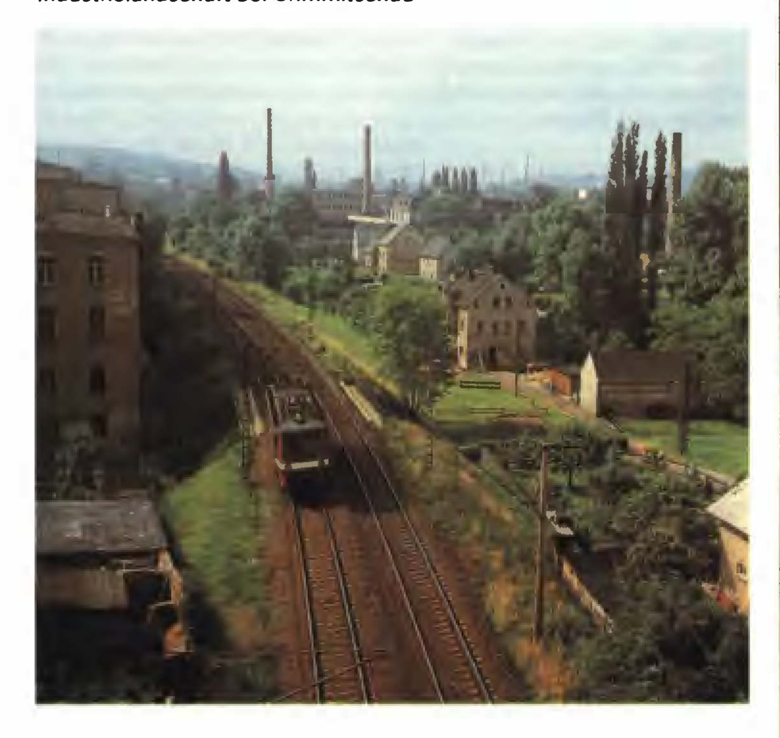
mußte dieser in den fünfziger Jahren abgetragen werden. Etwa in Höhe der Einmündung der Strecke aus Zeitz sind ostwärts noch der Bahndamm und Geländeeinschnitte zu erkennen. Das Bahnhofsgebäude von 1876/78 entsprach mit seiner neubarocken Gestaltung dem Repräsentationsbedürfnis der Residenzstadt, unter der 400 m langen Bahnsteigüberdachung haben auch längste D-Züge Platz.

Die Stadt selbst bleibt dem Eisenbahnreisenden weitgehend verborgen, da sie sich südwestwärts ausbreitet. Mit ihrem reichen historischen Baubestand ist sie aber sehenswert: Auf steilem Porphyrfels das große Schloß, aus einer Burg hervorgegangen und bis ins vorige Jahrhundert immer wieder erweitert, mit prächtiger gotischer Schloßkirche und großer Barockausstattung; museale Sammlungen in den historischen Räumen (Spielkartenmuseum). Im Schloßgarten das Lindenau-Museum mit bedeutender Kunstsammlung sowie das Naturkundemuseum. Um den vom Renaissance-Rathaus geprägten Markt und an den alten Hauptstraßen und Plätzen stehen Renaissance- und Barockbauten sowie die spätgotische Bartholomäikirche. Die „Roten Spitzen", romanische Backsteintürme des Augustinerchorherren-Klosters, wurden zum Stadtwahrzeichen. Traditionelles Produkt Altenburgs sind Spielkarten – die Fabrik steht nahe dem Bahnhof.

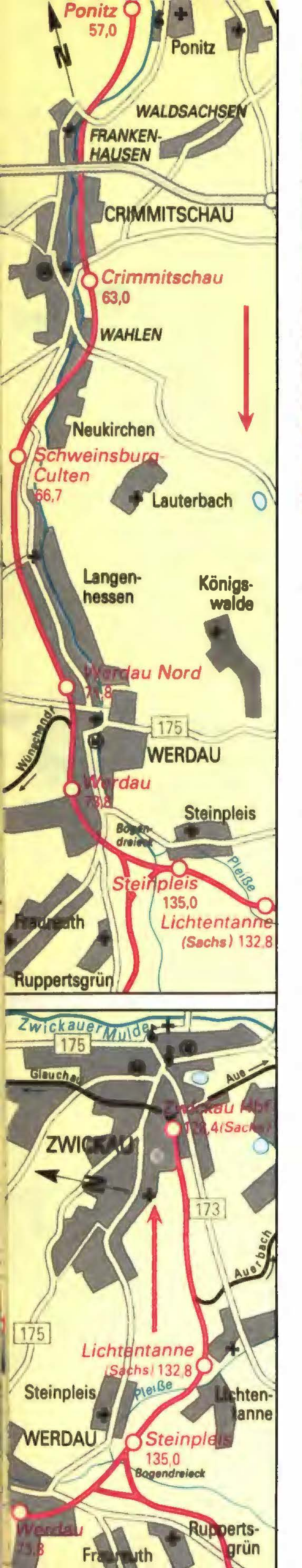
Nach dem tiefen Geländeeinschnitt der alten Tunnelstrecke tritt die Bahnlinie wieder in das Tal der Pleiße, kreuzt die F 180 und danach den Fluß, dem sie talaufwärts folgt; alte Wassermühlen stehen in den Dörfern. Im Bf Nobitz zweigt südostwärts die Nebenstrecke nach Narsdorf ab, ein Verbindungsgleis mündet kurz vor dem Pleißedurchbruch bei Paditz in die Hauptstrecke. In Lehndorf kreuzt die F 93 die Strecke, und von Westen kommt aus Gera zuerst das Verbindungsgleis nach Altenburg und dann die Trasse nach Karl-Marx-Stadt (↗ E5) heran. Beide Bahnlinien verlaufen parallel und erreichen den Eisenbahnknoten Gößnitz. Die Strecke nach Karl-Marx-Stadt zweigt wieder südostwärts ab, während die Trasse nach Zwickau und Plauen weiter im dicht besiedelten, von Landwirtschaft und Textilindustrie geprägten Pleißetal verläuft.

Links das Renaissanceschloß Ponitz und die barocke Dorfkirche mit der berühmten Silbermannorgel. Über die Pleiße und unter der hohen Betonträgerbrücke der Autobahn hindurch erreicht die Bahnlinie Crimmitschau, von den sanften Hängen des Erzgebirgsvorlandes einge-

Industrielandschaft bei Crimmitschau









Bogendreieck bei Werdau

schlossen. Industrie- und Wohnbauten in dichter Reihung vermitteln noch heute ein Bild vom raschen Wachstum der Textilarbeiterstadt während der kapitalistischen Industrialisierung. 1903/04 kam es hier zum ersten großen Textilarbeiterstreik (Gedenkstätte in der Straße der Befreiung). Wie viele sächsische Bahnhofsgebäude, zeigt das in Crimmitschau spätklassizistische Baugestalt. Obwohl man bei der jüngsten Fassadeninstandsetzung auf die typische Putzquaderung verzichtete, gehört der Bau mit zu den interessanten eisenbahnhistorischen Baudenkmalen.

Im weiter dicht bebauten Pleißetal geht es über den Hp Schweinsburg-Culten in sanftem Anstieg im westlichen Talhang auf Werdau zu. Nach Durchfahren des Hp Werdau Nord kreuzt die F 175 die Bahnlinie, und von rechts kommt in engem Bogen die Strecke aus Gera über Wünschendorf (Elster) hinzu. Die Stadt Werdau mit ihren vielen Fabriken liegt im Tal, der Bahnhof drängt sich auf schmalem Raum an den südwestlichen Talhang und Stadtrand. Auch hier stammen die Schuppen noch aus der Erbauungszeit der Strecke. Die Landstraße nach Greiz wird überbrückt, und im Anschluß beginnt das „Werdauer Bogendreieck", die Gleisverbindungen der Streckenrichtungen Leipzig, Zwickau und Plauen.

Die Züge in Richtung Zwickau fahren von hier über den großen Viadukt ostwärts und überqueren damit zugleich die Ortschaft Steinpleis. Der Bf Lichtentanne (Sachs) ist bereits „Vorort" von Zwickau. Rechts liegt in einiger Entfernung die mittelalterliche Burg Schönfels, die als Kulturzentrum neu erschlossen worden ist. Hinter Lichtentanne kommt von Süden die Strecke aus Klingenthal (↗ E7) hinzu, und links beginnen sich bereits die Rangiergleise des Hbf Zwickau (Sachs) auszudehnen. An ihnen entlang wird durch die westlichen Stadtteile der keilförmig angelegte Hauptbahnhof (↗ E7) erreicht.

Nach Plauen verläuft die Strecke ab Werdau durch das hügelreiche nördliche Vogtland in vielen bogenreichen Steigungen. Links ist hinter dem Bogendreieck in einiger Entfernung auf spitzem Bergkegel die Burg Schönfels zu sehen. Neumark, das sich mit dem frühzeitigen Bahnanschluß zum Textilindustrieort entwickelte, wird durchfahren. Markant sind die 72 m hohen Silos des Kraftfuttermischwerkes mit 80 000 t Fassungsvermögen. Im Bf Neumark (Sachs) zweigt westwärts die Nebenbahn nach Greiz ab. Die F 173 wird kurz vor Reichenbach/Vogtl. gekreuzt, und das sich hoch am Hang hinziehende Bahnhofsgelände beginnt. Die Strecke von Leipzig endete bis 1846 im Bf Reichenbach (Vogtl), denn die beiden großen Brücken über das Göltzsch- und

das Elstertal wurden erst 1851 fertiggestellt. Heute endet im Bf Reichenbach (Vogtl) ob Bf der elektrische Zugbetrieb.

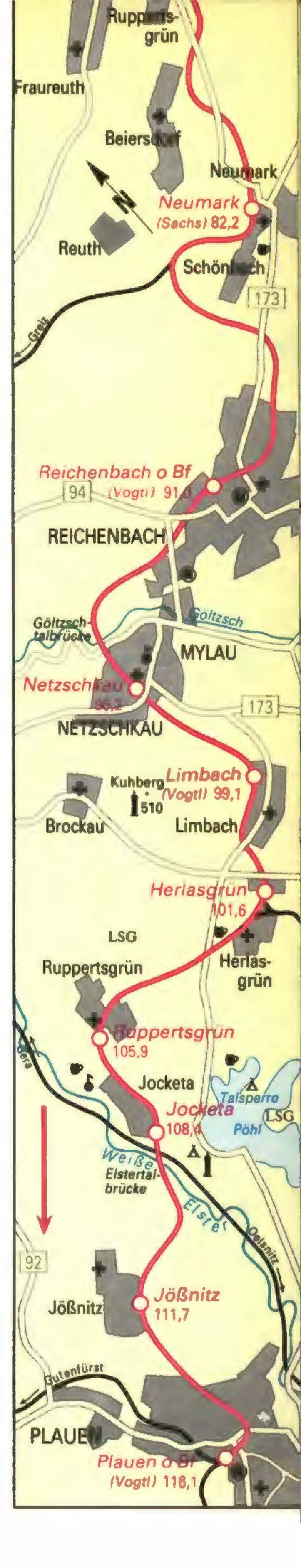
Die Bahn brachte auch Reichenbach den industriellen Aufschwung. Vom Bahnhofsgelände sind die zahlreichen Fabrikbauten, ehemaligen Fabrikantenvillen und dicht bebauten Wohnstraßen zu sehen. Neben den beiden barock ausgestatteten Kirchen ist die Gedenkstätte für Karoline Neuber, die hier 1697 geboren wurde, kultur- und theatergeschichtlich interessant. Der Bahnhof-Empfangsbau, in Insellage zwischen den Bahnsteigen, blieb weitgehend in seiner ursprünglichen Baugestalt erhalten und bietet ein anschauliches Beispiel für die zweckmäßige Erschließung einer durch die Geländeverhältnisse bedingten Bahnhofszufahrt.

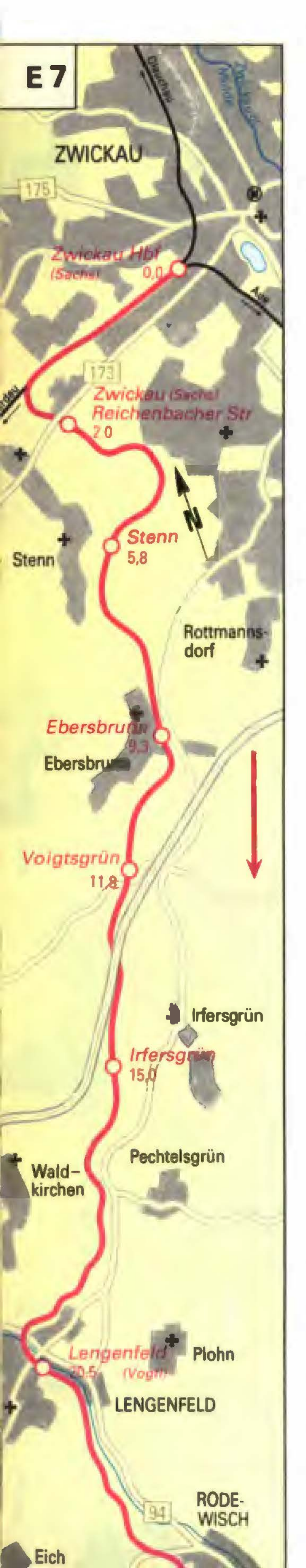
Im Anschluß an den Bahnhof biegt die Strecke südwärts in Richtung Göltzschtal ab, und die kleine Industriestadt Mylau wird sichtbar. Der Zug fährt über das vielbewunderte technische Monument der Göltzschtalbrücke, eine der größten, aus Ziegeln erbauten Eisenbahnbrücken der Welt, 574 m lang und 78 m hoch. Ihre vier Etagen bestehen aus insgesamt 81 Bögen. In dieser Gestalt ist sie mit den römischen Aquädukten baukünstlerisch vergleichbar. Nach Westen erstreckt sich das LSG „Unteres Göltzschtal“. Mit dem Brückenende beginnt Netzschkau, gleichfalls Textil- und Metallindustriestadt, erhalten ist hier die rekonstruierte gotische Burganlage. Rechts der Strecke überragt der 511 m hohe Kuhberg mit seinem Aussichtsturm die Landschaft.

Aus dem Göltzschtalgebiet tritt nun die Bahn in das mittelvogtländische Kuppenland ein. Im Bf Herlasgrün zweigt südwärts die Nebenbahnstrecke nach Falkenstein ab, und über den Hp Ruppertsgrün – besuchenswert ist die barocke Dorfkirche – erreicht die Trasse das Elstertal. Der hoch gelegene Bf Jocketa bildet den Ausgangspunkt für Wanderungen in das NSG „Triebtal“, ein bis zu 70 m tief eingeschnittenes, schluchtartiges Erosionsgebiet mit waldbestandenen Felsenhängen und dem 435 m hohen Eisenberg am Ufer der Talsperre Pöhl. Sie wurde 1958/64 als Brauchwasserreservoir und Hochwasserschutzbecken erbaut und ist ein beliebtes Naherholungsgebiet. Unmittelbar im Anschluß an den Bf Jocketa überkreuzt die Strecke das Tal der Weißen Elster auf der 281 m langen und 69 m hohen zweietagigen Bogenkonstruktion der Elstertalbrücke, die wie ihre „große Schwester“ über das Göltzschtal gleichfalls aus Ziegeln errichtet wurde. Unter ihr hindurch führt die Strecke Gera–Plauen (↗ E4). Der Ferienort Jößnitz liegt am Nordrand des etwa 5 km breiten Waldgürtels nördlich von Plauen, durch den die Strecke zum oberen Bahnhof der Stadt gelangt. Mit fünf Bahnhöfen ist Plauen (↗ E8) ein wichtiger Eisenbahnknoten im Süden der DDR. Das neue Empfangsgebäude am oberen Bahnhof mit seiner sachlichen Baugestalt und der türkisfarbenen Glas-Aluminium-Fassade wurde 1973 fertiggestellt.

Elstertalbrücke bei Jocketa, erbaut 1845/51







Zwickau–Klingenthal

Die alte Bergarbeiterstadt Zwickau nahm im ausgehenden Mittelalter mit dem Silberbergbau ihren ersten großen Aufschwung; Tuchmacherei kam als ein Hauptgewerbe hinzu. Von jenem frühen Reichtum künden der prächtige Bau der spätgotischen Marienkirche und die gleichfalls spätgotische Katharinenkirche, an der u. a. Thomas Müntzer Prediger war. Schloß Osterstein (Gedenkstätte für den Zwickauer Arbeiterfunktionär Martin Hoop), das Gewandhaus mit dem seit 1823 darin eingerichteten Stadttheater, das 1882 umgestaltete spätgotische Rathaus sowie historische Bürgerbauten belegen weiterhin die Blütezeit der Stadt. Sehenswert ist neben anderen auch das Geburtshaus des Komponisten Robert Schumann. Mit dem Abbau der Steinkohle unter der Stadt begann Zwickaus Aufstieg zur Industriemetropole – mit allen Nachteilen der kapitalistischen Epoche. Heute sind die Kohleflöze erschöpft, und die Stadt droht über den mittelalterlichen und späteren Schächten zusammenzubrechen, wie viele „schiefe Häuser" offenbaren. „Bebensichere" Neubauten prägen bereits große Teile der Stadt. Metallurgie, Maschinenbau, Textilindustrie und vor allem der Automobilbau profilierten Zwickau in den letzten dreißig Jahren zu einer Industrie-Großstadt mit mehreren Fach- und Hochschulen.

Für Reisen in das Obere Vogtland empfiehlt sich die 66,6 km lange Eisenbahnverbindung, die von Zwickau bis Klingenthal und damit an die Grenze zur ČSSR führt. Aus dem Zwickauer Muldetal überwindet sie bis „oben hin" einen Höhenunterschied von 270 m. Die Nebenbahn ist bis auf den 1892 vollendeten Abschnitt zwischen Falkenstein/Vogtl. und Muldenberg bereits seit 1875 in Betrieb. Zur Eröffnung der Strecke nach Falkenstein besaß die private Eisenbahngesellschaft in Zwickau noch einen eigenen Bahnhof, zwei Jahre später führte sie aber schon bis zum heutigen Hauptbahnhof. Damals war der Zwikkauer „Staatsbahnhof" einer der verkehrsreichsten Bahnhöfe. Zu den zahlreichen Personenzügen kamen viele Kohlezüge für den Abtransport der Steinkohle. 1933/36 wurde am neugestalteten Trennungsbahnhof in keilförmiger Lage und als Kopfbau für die zum Bahnhof führenden breiten Straßen der repräsentative Klinkerbau errichtet. In seiner funktionellen inneren Ordnung ist er charakteristisch für jene Zeit: Die geräumige Eingangshalle, großzügig gestaltete Verbindungswege zu den Bahnsteigen, deren Schutzüberdachung und nicht zuletzt die Straßenanbindung an das innerstädtische Verkehrsnetz entsprechen großstädtischer Planung.

Das Gleis nach Klingenthal verläuft vom Hauptbahnhof südwestwärts parallel zur elektrifizierten Hauptbahnstrecke Leipzig–Plauen (↗ E6), überquert diese am Ende des Rangierbahnhofs und wendet sich nach Süden. Nach links bietet sich nochmals ein Blick über die Industrie-Großstadt. Beim Stadtteil Planitz führt die Strecke an ausgedehnten Neubaugebieten entlang, sehenswert sind hier das barocke



Empfangsgebäude des Hauptbahnhofs Zwickau



Schloß und der Park. Rechts liegen etwas entfernter Dorf und Burg Schönfels.

War bisher die Landschaft flachwellig und waldlos, zeigen sich nun die Hügel des Vogtlandes. Nach dem Hp Ebersbrunn – nahebei entspringt die Pleiße – nähert sich der Bahnstrecke von links die Autobahn, die im folgenden Waldgebiet unterquert wird. Irfersgrün wird durchfahren, die F 94 und die Göltzsch werden überquert, und mit dem Göltzschtal erreicht die Strecke die Textilstadt Lengenfeld. Parallel zur Straße und dem Flüßchen führt die Trasse talaufwärts, bleibt auf der Höhe am Westhang und gelangt nach Rodewisch. Dem Reisenden bietet sich das Ortspanorama dar, mit dem Stadtpark in der Mitte, dem Ringwall der mittelalterlichen Burg Göltzsch und dem Renaissanceschlößchen. Rodewisch ist durch seine Textilien und die vielbesuchte Schulsternwarte bekannt.

Bis Auerbach/Vogtl., das sich terrassenförmig an den steilen Hängen ausbreitet und von Wald umgeben ist, sind es nur zwei Kilometer. Auch hier führt die Bahn, genau wie an der sich anschließenden Industriegemeinde Ellefeld, westlich vorbei. Dann kommt rechts die Hauptbahn aus Herlasgrün hinzu, und beide Strecken führen in den Bf Falkenstein (Vogtl). Die Stadt auf dem Höhenzug westlich des Göltzschtales wurde durch ihre Textilien, vor allem Gardinen- und Spitzengewebe, bekannt. In weitem Bogen umgeht die Trasse die Stadt und überquert dabei die F 169, dann die Landstraße nach Neustadt, an der die Talsperre Poppengrün liegt, sowie die Landstraße über Muldenberg nach Klingenthal. Hier tritt sie in das wegen seiner landschaftlichen Reize und des Waldreichtums vielbesuchte LSG „Oberes Göltzschtal" ein. Rechts der Bahn liegen die zwei 25 m hohen, freistehenden Quarzitklippen der Lochsteinfelsen. Der Berg selbst ist mit 630 m über NN einer der besten Aussichtspunkte im Oberen Vogtland. Links sieht man ins Tal der Weißen Göltzsch mit vielen Felsgebilden. Hinter dem Höhenluftkurort Grünbach erhebt sich der unter Naturschutz stehende, 734 m hohe Wendelstein, eine 400 m lange Quarzitklippe.

In weitem Bogen fährt die Bahn östlich um die bis 800 m aufragenden und dicht bewaldeten Berge herum und überquert dabei den Floßgraben, einen im 16. Jh. geschaffenen Wasserweg. Der die Zwickauer Mulde mit der Weißen Göltzsch für die Flößerei verbindende Kanal ist heute ein technisches Kulturdenkmal. Links sind, kurz vor Einmündung des Floßgrabens in die Weiße Göltzsch, die gleichfalls künstlich angelegten Rißfälle zu sehen, die einzigen Wasserfälle im Vogtland. Nun biegt die Strecke nach Süden ab, links kommt ein nur noch für Gütertransporte genutztes Streckenstück aus dem Bf Schönheide (Süd) hinzu. Der folgende Bf Muldenberg liegt 691 m über NN. Südlich dehnt sich die 1925 fertiggestellte Muldenberger Talsperre aus, sie dient dem Hochwasserschutz und der Trinkwasserversorgung. Ein Stück fährt der Zug unmittelbar am Ufer entlang, links ist die Staumauer zu sehen.

Südwestwärts und ansteigend gelangt die Strecke zwischen steilen Waldhängen nach Schöneck/Vogtl., der höchstgelegenen vogtländischen Stadt. Die Höhenmarke am Bahnhof zeigt 767 m über NN an. In der Stadtmitte ragt unmittelbar neben dem Rathaus der „Alte Söll" auf, ein Quarzitfels, von dem man eine hervorragende Aussicht auf das Obere Vogtland, Elstergebirge und Elstertal sowie bis zum Fichtelberg hat. Die Strecke erreicht ihren höchsten Punkt, nachdem sie bis ins Quellgebiet der Zwota angestiegen ist. Im Zwotatal abwärts wird der Bf Zwotental erreicht. Hier zweigt die Strecke in Richtung Adorf westwärts ab, die Trasse nach Klingenthal schwenkt nach Südosten und verläuft am dichtbewaldeten Rauner Berg und dem Hohen Brand entlang. Zwischen beiden Bergen windet sich die F 283 den Hang hinauf.

Nördlich der Strecke dehnt sich der Industrieort Zwota über mehrere Kilometer entlang der Zwota aus. Der Fluß bildet die Grenze zwischen dem Elster- und Erzgebirge. Seit mehr als einem Jahrhundert ist hier die Musikinstrumentenindustrie angesiedelt. Der Bf Zwota liegt unmittelbar an der F 283. Nach Weiterfahrt kreuzen sich Bahn- und Fernverkehrsstraße zweimal, wobei das Gleis auf einer eisernen







Landschaft im Aschberggebiet

Brücke über Straße und Fluß hinwegführt. Davor liegen die Fabrikbauten der Klingenthaler Harmonikawerke, größter Musikinstrumentenproduzent der DDR. Das im weitverzweigten Talkessel und an der Grenze zur ČSSR liegende Klingenthal wird erreicht.

In der Gebirgsstadt siedelte sich schon Mitte des 17. Jh. das Geigenmacherhandwerk an. Seit 1829 werden Mund- und seit 1856 Ziehharmonikas hergestellt, die bekannte Musikschule besteht seit 1843. Sehenswert sind die barocke Kuppelkirche und die 1965 erbaute große Aschbergschanze. Als Ferienort und Wintersportzentrum zieht Klingenthal im Sommer und im Winter viele Besucher an.



(470)

Plauen–Bad Brambach

Seit 1875 ist die Strecke von Plauen über Weischlitz bis Oelsnitz in Betrieb, aber schon 1865 war der Teilabschnitt zwischen Oelsnitz und Bad Brambach fertiggestellt. Aus dem Elstertal und der vogtländischen Diabas-Kuppenlandschaft heraus muß die Bahn in das Elstergebirge etwa 200 m Höhenunterschied überwinden. Die schönsten Ausblicke auf die zum Teil felsige Hügellandschaft bieten sich nach links in Fahrtrichtung.

Der Ausgangspunkt Plauen ist eine der landschaftlich am schönsten gelegenen großen Städte im Süden der DDR. Im zweiten Weltkrieg verlor sie bei Luftangriffen viele ihrer alten Bauten und Straßen, der Stadtteil zwischen oberem Bahnhof und Innenstadt wurde fast völlig zerstört. Erhalten blieb der historische Kern um den Markt mit dem schönen spätgotischen Rathaus und dem anschließenden großstädtischen Rathausneubau. Barocke Bürgerhäuser stehen an den zum Markt führenden Straßen, barock ist auch das Malzhaus auf den Grundmauern einer mittelalterlichen Burg. Am Topfmarkt steht die im Ursprung spätgotische Johanniskirche und östlich über der Altstadt das einstige Schloß der Vögte. Wohn- und Fabrikbauten des 19. Jh. und ausgedehnte Neubauensembles weiteten Plauen zur Großstadt. Plauen beherbergt in seinen Mauern auch zwei sehr alte Verkehrsbauten: Die Steinerne Brücke (1244 erstmals erwähnt) heißt heute Külzbrücke. Sie ist die älteste Steinbrücke in der DDR. Bis 1835 war sie die einzige Brücke über die Weiße Elster in Plauen. Die 1905 vollendete heutige Friedrich-Ebert-Brücke ist der derzeit weitestgespannte Steinbogen Europas.

Nach Verlassen des oberen Bahnhofs von Plauen (↗ E6) biegt die 49,9 km lange Strecke nach Süden ab und überquert auf der elfbogi-

gen, 200 m langen Syratalbrücke in 30 m Höhe das unter Naturschutz stehende Tal. Von der Brücke aus ein schöner Blick auf Plauen. Am Bf Plauen (Vogtl) West erstreckt sich das Neubaugebiet Seehaus, im Tal liegen Betriebe der Stadt.

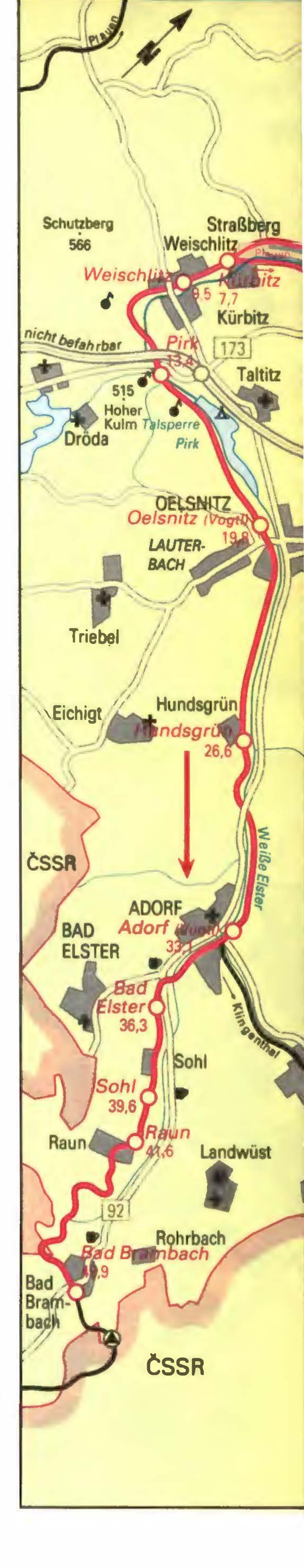
Die Strecke vom unteren Bahnhof Plauen (↗ E4) nach Weischlitz mit dem Hp Plauen (Vogtl) Zellwolle verläuft im Tal, parallel zur Elster. Ab Straßberg senkt sich die Bahnlinie, die vom oberen Bahnhof kommt, ins Elstertal und führt ab dem Hp Kürbitz mit der „unteren" Strecke parallel nach Weischlitz. Wie Straßberg ist auch Kürbitz von einer schönen Renaissancekirche überragt, der größten Dorfkirche im Vogtland mit reicher Ausstattung. Größte Ortschaft des Landkreises Plauen ist das in berg- und waldreicher Umgebung liegende einstige Bauerndorf Weischlitz, das sich seit 1945 in seiner Sozial- und Baustruktur stark veränderte. Im Bf Weischlitz vereinigen sich beide Strecken.

Dann verengt sich das Elstertal, so daß Hangwälder und Felsen oft dicht an Bahn und Fluß heranreichen. Mit dem Elsterknie biegt auch die Strecke ostwärts ab, führt über den Fluß und unter der vielbogigen, aber nicht fertiggestellten Autobahnbrücke hindurch. Der Bf Pirk, an der F 173 gelegen, ist Station für Besucher der Talsperre Pirk. Nach Überqueren des Flusses und Vorbeifahrt an der Gemeinde Magwitz steigt die Trasse an und führt dicht am etwa vier Kilometer sich hinziehenden Stausee Pirk entlang, mit Ausblicken auf die jenseitigen Campingplätze und die Jugendherberge.

Am Bf Oelsnitz (Vogtl) stehen die Fabrikgebäude, in denen die bekannten „Halbmond"-Teppiche hergestellt werden. Mit ihnen wurde aus der einstigen Bergbau- die „Teppichstadt". Sie liegt größtenteils auf dem rechten Elsterufer, so daß sich bei der Weiterfahrt ein Blick über die Elsteraue auf die Stadt mit den Türmen von Rathaus und spätgotischer Jacobikirche ergibt. Auf hohem Fels liegt die Burg Voigtsberg mit dem mittelalterlichen Bergfried. Weiter fährt der Zug am Westhang des Elstertals entlang, bis zum Hp Hundsgrün, Ausgangspunkt für Wanderungen in das Tal der zehn Mühlen und nach Schöneck/Vogtl.

Die F 92 und die Weiße Elster werden überquert, und der Bf Adorf (Vogtl) ist erreicht. Die Unterstadt breitet sich mit den hier angesiedelten Teppichfabriken im Tal aus, die Oberstadt liegt am Steilhang des linken Elsterufers. Interessant das Heimatmuseum im mittelalterlichen, später in Fachwerk ausgebauten Freiberger Stadttor mit der Ausstellung zur traditionellen Flußperlfischerei und der daraus in Adorf bis in unser Jahrhundert erwachsenen Perlmuttindustrie. Am südlichen Bahnhofskopf zweigt die Bahnlinie zum Bf Zwotental (↗ E7) über Markneukirchen ab, in Richtung Bad Brambach verläuft die Strecke zunächst am rechten Talhang und erreicht nach Überqueren der Elster und der F 92 den Hp Bad Elster. Das Staatsbad mit seinen Mineralquellen und Moorbädern liegt etwa 2 km weiter westlich und nahe der Grenze zur ČSSR. 1669 entdeckte man die Heilwirkung der Quellen, am Anfang des 19. Jh. entstanden die ersten Badebauten, 1850 das Alte Badehaus, 1890 das Kurhaus, das Theater 1914 und nach 1959 neuere Kureinrichtungen.

Die Strecke verläßt nun das Elstertal und steigt am linken Rand des Rauner Bachs hinauf nach Sohl, vielbesuchter und schön gelegener Erholungsort, und weiter nach Raun. Dieses gilt mit seinen reich verzierten Fachwerkhäusern „Egerländer Art" als schönstes vogtländisches Dorf und ist Denkmalschutzgebiet. Zwischen beiden Stationen liegt östlich der F 92 das Dorf Landwüst mit dem vogtländischen Bauernhausmuseum. Hinter Raun überschreitet die Bahn die Wasserscheide zwischen Elster und Ohře. Von hier ab sind es etwa zehn Kilometer bis zum mehr als 600 Jahre alten Bad Brambach, ein kurzes Stück verläuft die Strecke dabei über das Territorium der ČSSR. Bei Forschungsarbeiten der Bergakademie Freiberg wurde in den Mineralquellen von Brambach Radium nachgewiesen und seit 1890 zur Heilung genutzt. Seit 1912 gibt es den Bade- und Kurbetrieb für Herz- und Rheumakranke in den gleichzeitig errichteten und bis in unsere Zeit weiter ausgebauten Kuranlagen des einzigen Radium-Bades in der DDR.



Leipzig–Geithain–Karl-Marx-Stadt

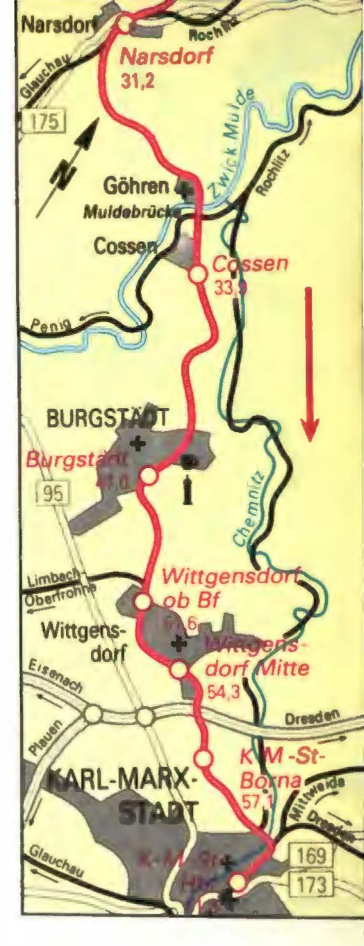
Die 80,6 km lange Strecke ist seit 1887 in Betrieb, nachdem auf einigen Abschnitten bereits vorher der Zugverkehr aufgenommen worden war, wie zum Beispiel 1872 zwischen Geithain und Chemnitz. Als Hauptbahn stellt sie die kürzeste Verbindung zwischen dem industriellen Ballungsgebiet Halle/Leipzig und dem Industriezentrum Karl-Marx-Stadt dar. Landschaftlich führt die Bahnlinie aus der Leipziger Tieflandsbucht heraus durch das östliche hügelige Altenburger Lößgebiet bis in das Erzgebirgsvorland.

Vom Hbf Leipzig gemeinsam mit der Dresdner Strecke (↗ F7) über die Vorortstationen Leipzig-Volkmarsdorf und Leipzig-Paunsdorf verlaufend, zweigt die Strecke in Engelsdorf nach Süden ab, links die Werkstätten des Reichsbahnausbesserungswerkes Engelsdorf. In Mölkau ist chemische Industrie seh- aber auch riechbar. Ab Liebertwolkwitz schlägt die Bahn südöstliche Richtung ein, berührt zwischen Oberholz und Belgershain ein Waldgebiet in der ansonsten flachen Ackerlandschaft am Rande des Bornaer Braunkohlereviers. Noch vor Bad Lausick wird das Gelände hügeliger, und die Trasse verläuft auf Dämmen und in Geländeeinschnitten. Die 1820 entdeckte Mineralquelle begründete den Wandel der alten Stadt zum Kurort. Aus ihrer Geschichte ist die romanische Kirche erhalten. Heute prägen die seit 1896 ansässige Schamotteindustrie und das Silikatwerk ihr industrielles Profil.

Durch nun immer bewegtere Landschaft erreicht der Zug nach einer 10 km langen Fahrt Geithain. Vom Westen her fädelt sich in den am Nordrand der Stadt liegenden Bahnhof zugleich die Strecke von Neukieritzsch über Borna ein. Auf die Agrarwirtschaft des Umlandes ausgerichtet, birgt Geithain aber auch ein 1898 in den Reithallen der ehemaligen Garnison eingerichtetes Emaillierwerk, und in der Ziegelei sind noch traditionelle Ringöfen in Betrieb, die teils von 1869 stammen und heute technische Denkmale sind. Als Baudenkmale ragen die spätgotische Nikolaikirche mit ihrem romanischen Westbau und die gleichfalls romanische Wallfahrtskirche im Ortsteil Wickershain hervor.

Muldebrücke bei Göhren





Ab Narsdorf gestaltet sich das Landschaftsbild abwechslungsreich, im Osten erhebt sich der Rochlitzer Berg mit seinem Turm, das gleichnamige Landschaftsschutzgebiet schließt sich an. Im Bf Narsdorf kommt über die F 175 von links die Nebenbahn aus Rochlitz hinzu; nach Verlassen des Bahnhofs wird die F 175 überquert, und im Bogendreieck zweigt die Trasse nach Penig südwärts ab. Die Strecke führt um das LSG „Rochlitzer Berg" herum, bevor sie nahe dem Dorf Göhren – mit romanischer Dorfkirche – das tief eingeschnittene und landschaftlich reizvolle Tal der Zwickauer Mulde auf der doppeletagigen Bogenbrücke überquert. Diese wurde 1869/71 aus Granit- und Granulitbruchsteinen erbaut, die Pfeiler sowie die unteren vier und die oberen einundzwanzig Bögen sind mit Sandstein verkleidet. Die Brücke ist 68 m hoch und 381 m lang. Unter ihr hindurch verläuft auf der Ostseite des Flusses die Muldentalbahn (↗ f3).

Die Hauptbahn führt über die Höhen des mittelsächsischen Hügellandes weiter, während rechts und fast parallel im Chemnitztal die Nebenbahn von Wechselburg nach Karl-Marx-Stadt verläuft. Östlich an Burgstädt vorbei, wird der Bahnhof der Industriestadt (Textilmaschinenbau, Spinnereien, Trikotagenindustrie) erreicht. 1830 war hier die erste sächsische Kattunfabrik eingerichtet worden. In den 60er Jahren des vorigen Jahrhunderts begann die Industrialisierung der Stadt, deren Bild heute gemeinsam mit dem schlicht barocken Rathaus und der Stadtkirche die Fabrik- und Wohnbauten jener Epoche prägen. Kurz vor dem Bf Wittgensdorf ob Bf kommt von rechts die Nebenbahn aus Limbach-Oberfrohna. In vielen Bogen verläuft die Strecke bis nach Karl-Marx-Stadt, überquert die Autobahn auf dem hohen Steinviadukt und kreuzt am Hp Borna die nur dem Güterverkehr dienende Strecke nach Wüstenbrand. Links kommt aus dem Chemnitztal die Nebenstrecke von Wechselburg hinzu. Nachdem die Chemnitz überquert wurde, zeigt sich bald das Zentrum der Bezirksstadt mit dem hoch herausragenden Hotel „Kongreß", und die Trasse schwenkt in das Vorfeld des Hbf Karl-Marx-Stadt (↗ F2) ein.

(410)

Karl-Marx-Stadt–Glauchau–Zwickau



Karl-Marx-Stadt, das alte Chemnitz, entstand im 12. Jh. an der Kreuzung der frühmittelalterlichen Salz- und Frankenstraße und blieb bis ins 19. Jh. ein Handelsplatz. Hinzu kamen Tuchmacherei, Weberei und Färberei, mit dem ausgehenden 18. Jh. gab es bereits die ersten Maschinenwebereien. Die Entwicklung zum „Sächsischen Manchester" setzte 1860 ein – Chemnitz wurde eine kapitalistische Industrie-Großstadt. Der zweite Weltkrieg brachte schwere Zerstörungen, vor allem in der Altstadt, die seit 1959 fast völlig neu gestaltet wurde: Straße der Nationen, Ensembles um den historischen Roten Turm, Rosenhof und Stadthalle mit Hotel „Kongreß" sowie Bauten für den Rat des Bezirks mit dem Karl-Marx-Monument und dem Wohngebiet „Fritz Heckert". Das Renaissance-Rathaus mit dem großen Neubau vom Beginn unseres Jahrhunderts, daneben Barockhäuser und die gotische Jacobikirche mit ihrer Jugendstil-Fassade widerspiegeln die Geschichte der Stadt. Ebenso das Ensemble um den Theaterplatz vom Anfang des 20. Jh. mit Museum, Theater, Kirche und Hotel „Chemnitzer Hof". Neu gestaltet wurde der historische Arbeiterwohnbereich um den Brühl. Ein Baudenkmal ist auch das jetzige Centrum-Warenhaus von 1912. Auf dem Schloßberg über dem Schloßteich-Park stehen die spätgotische Schloßkirche mit dem prachtvollen Nordportal (jetzt im Inneren) und Reste des ehemaligen Klosters (Schloßbergmuseum). Denkmale zur Geschichte der Arbeiterbewegung sind die „Kämpferhäuser" mit dem ehemaligen Sitz der KPD-Bezirksleitung und das Fritz-Heckert-Haus; von den Baudenkmalen zur Industriegeschichte erwähnenswert sind die Kattundruckerei von 1851 (Müllerstraße) sowie die Rabensteiner Felsendome, ein Schaubergwerk am alten Kalksteinbergwerk mit historischen Brennöfen und dem Brennmeisterhaus. Weitere interessante Baudenk...ale: das im Jugendstil gestaltete „Haus Esche" (Park-







Hotel „Kongreß" in Karl-Marx-Stadt

straße) und im Stadtteil Ebersdorf die spätgotische Stiftskirche mit reicher Ausstattung und ringsum verlaufender Friedhofsbefestigung. Einen Besuch lohnen die Pioniereisenbahn und ebenso die Burg Rabenstein im Westen der Stadt.

Der Hbf Karl-Marx-Stadt liegt im Zentrum der Stadt und ist Ausgangspunkt für Fahrten in das mittlere Erzgebirge. Er besteht aus dem historischen, ursprünglich dekorativ ausgestatteten Empfangsgebäude von 1869/72, inzwischen rekonstruiert, und der modernen, 1975/80 gebauten Bahnsteighalle (↗ S. 44) aus Stahl, Glas und plastbeschichteten Blechen. Die neue Halle ersetzt die kriegszerstörte Konstruktion von 1910 und überspannt Kopf- und Durchgangsgleise. Mit 16 Bahnsteigen von insgesamt 4,8 km Länge, 400 Weichen und 64 km langen Gleisanlagen bietet der Hauptbahnhof Kapazität für täglich 500 Reisezüge.

Die 48,6 km lange Eisenbahnstrecke nach Zwickau ist seit dem 15. 11. 1858 in Betrieb und verbindet die beiden größten Städte des Bezirks miteinander. Aus dem weiten Talkessel der Chemnitz verläuft sie vor der flachen Nordabdachung des Erzgebirges westwärts und ab Glauchau in die Talaue der Zwickauer Mulde. Auf der elektrifizierten Strecke verkehren im Berufsverkehr in dichter Folge Personen- und Vorortzüge sowie zahlreiche Schnellzüge; der Güterverkehr ist durch die Industrialisierung des gesamten Gebietes außerordentlich stark.

Durchgehende Schnellzüge halten im Hbf Karl-Marx-Stadt an einem der Durchgangsbahnsteige am Ostrand des Bahnhofs, hier einsetzende Züge in nördliche und östliche Richtungen beginnen an den Kopfbahnsteigen. Das Stadtzentrum wird südlich umfahren, von den Brücken über die Straßen bietet sich jeweils nur ein kurzer Blick auf die Alt- und Neubauten der Stadt. Ansonsten verlaufen die Gleise im Geländeeinschnitt bis zum Bf Karl-Marx-Stadt Süd, wo die Strecken nach Stollberg und nach Aue (↗ F5) abzweigen. Die F 95 und die F 169 werden noch im Stadtgebiet überquert. Es folgen der Bf Karl-Marx-Stadt Mitte und anschließend der Bf Karl-Marx-Stadt-Kappel mit dem Containerterminal. In den westlichen Stadtteilen schließt sich ein ausgedehntes Industriegebiet an. Zwischen dem Hp Karl-Marx-Stadt-Schönau und dem Bf Karl-Marx-Stadt-Siegmar führt die Autobahn über die Eisenbahn hinweg. Mit Verlassen des Stadtteils Reichenbrand folgt „nahtlos" die Industriegemeinde Grüna. Nördlich des Ortes erstreckt sich bis jenseits der etwa 2 km entfernt parallel verlaufenden Autobahn das LSG „Rabensteiner Wald" mit dem 483 m hohen Totenstein.

Kurz vor Wüstenbrand kommen von links die Nebenbahn aus Oelsnitz (Erzgeb.) und von rechts eine nur dem Güterverkehr dienende

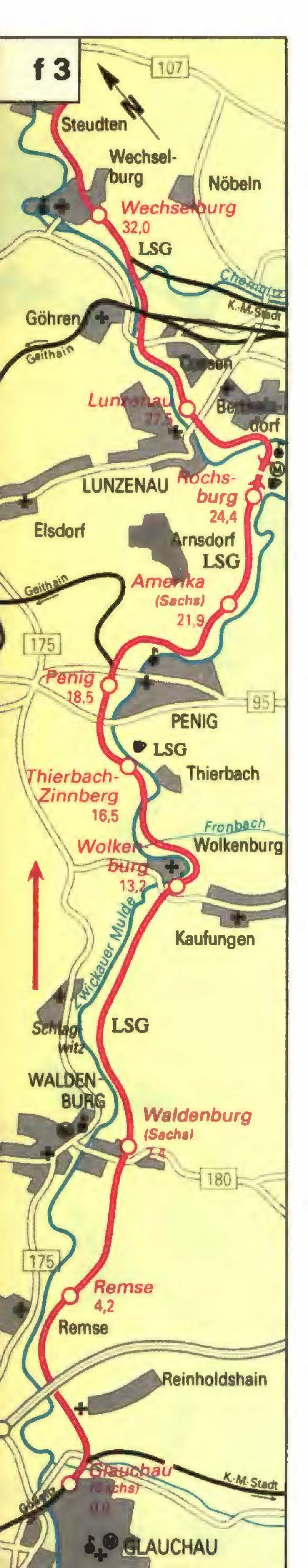
Strecke zur Trasse hinzu. Wüstenbrand ist Strumpf- und Trikotagen-Industrieort, genau wie das südlich der Strecke liegende Oberlungwitz. Nach kurzer Fahrt werden die ersten Häuser von Hohenstein-Ernstthal sichtbar, Zentrum des am dichtesten besiedelten Kreises der DDR. Die am Südrand des Granulithügels gelegene, 1898 gebildete Doppelstadt war ursprünglich Bergbauort, seit dem 18. Jh. Leinewebereizentrum und ist heute Textilstadt. Am Westrand verläuft die Bahnlinie ein Stück unmittelbar neben der berühmt gewordenen Sachsenring-Rennstrecke, gut einzusehen ist die „Queckenberg-Kurve"; dann wird die F 180 unterquert. Mit der von Süden herankommenden Nebenbahn aus Stollberg über Oelsnitz wird die Industriegemeinde St. Egidien erreicht; weithin sichtbar ist der 140 m hohe Schornstein der Nickelhütte. Im nun durchfahrenen breiten Tal des Lungwitzbaches liegt südlich das Dorf Niederlungwitz mit historischen Gehöften, Fachwerk- und Blockbauten. Nahe den ersten Bauten von Glauchau zweigt nordwärts die im Tal der Zwickauer Mulde entlangführende Bahnlinie nach Großbothen (↗ f3) ab. Die Hauptbahn kreuzt den Lungwitzbach und erreicht den am Nordrand von Glauchau gelegenen Bahnhof (↗ E5).

Die Fahrt geht nördlich um die Stadt herum – die Zwickauer Mulde und die F 175 werden überquert – und die Strecke schwenkt am westlichen flachen Talhang allmählich südwärts in Richtung Zwickau. Im Bf Glauchau-Schönbörnchen zweigt westwärts die Strecke über Gößnitz nach Gera (↗ E5) ab. Der kleine Ort Mosel – hier mündet die F 93 in die F 175 – und Oberrothenbach liegen westlich der Bahnlinie, die über die Fernstraße hinweg von Norden her in das Zwickauer Stadtgebiet führt. Über den Hp Zwickau-Pölbitz wird das Gelände des Hauptbahnhofs erreicht, und bei Einfahrt in den keilfömig angelegten Bahnhof zeigt sich links das repräsentative Empfangsgebäude (↗ E7).

Nahgüterzug verläßt den Bahnhof St. Egidien, im Hintergrund die Nickelhütte







Glauchau–Großbothen

Die 57 km lange Bahnlinie durch das Tal der Zwickauer Mulde zwischen Glauchau und Großbothen – seit 1877 in Betrieb und ein Teil der Muldentalbahn, die weiter bis nach Wurzen führt – ist eine der landschaftlich reizvollsten Eisenbahnlinien in Sachsen. Sie wurde von ihren Erbauern den schwierigen topographischen und geologischen Verhältnissen im tief eingeschnittenen „Tal der Burgen" meisterhaft angepaßt. Oft glaubt sich der Reisende in eine Gebirgslandschaft versetzt, obwohl das Gebiet um das Muldetal, bis auf den Rochlitzer Berg, nahezu flach ist. Die Bahnhofsgebäude an der Strecke zeigen im wesentlichen den Zustand von vor über 100 Jahren.

Am Nordrand von Glauchau (↗ E5) (auf der Streckenkarte der folgenden Seite unten) führt die Strecke auf einer Wölbbrücke bei Reinholdshain über den Lungwitzbach und unterquert anschließend gemeinsam mit der Zwickauer Mulde die Autobahn. Am Hp Remse stehen zwei alte Empfangsgebäude, nördlich das ältere mit angebautem Güterschuppen, das südliche mit der Wartehalle stammt von 1888. Im hier noch weiten Muldetal wird nach Kreuzen der F 180 der Bf Waldenburg (Sachs) erreicht. In der Nähe liegt der aus einem Barockgarten entstandene, zu den frühesten sächsischen Landschaftsgärten zählende Park Grünfeld. Nördlich von Waldenburg verengt sich das Tal, denn die Mulde durchbricht hier das Granulitgebirge.

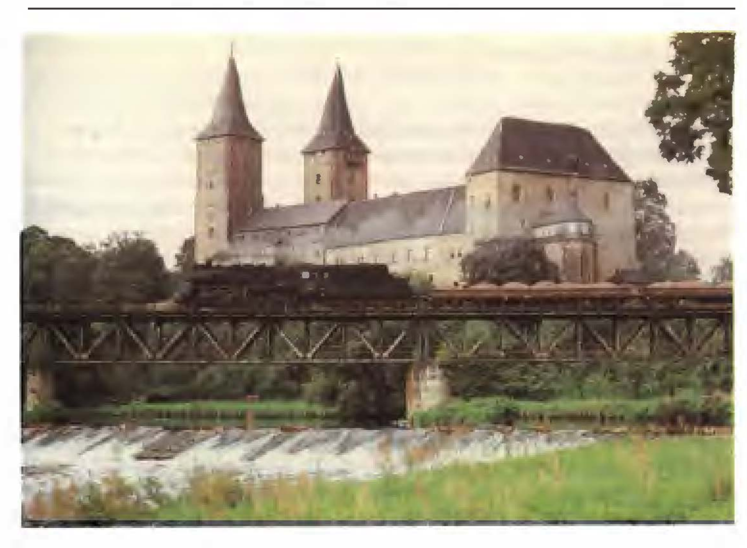
Am Bf Wolkenburg ist das ihm gegenüber, westlich der Mulde liegende spätbarocke, klassizistisch ausgestattete Schloß zu sehen. Die Strecke führt auf hohen Ufermauern um den Wolkenburger Schloßberg herum, rechts liegt der sagenumwobene Hauboldfels, folgt allen Bogen des Flußlaufs, überquert den von rechts einmündenden Frohnbach und bald darauf die durch das Thierbacher Wehr angestaute Mulde auf einer Stahlbrücke. Der folgende Hp Thierbach-Zinnberg wurde erst 1909 eröffnet. Das Muldetal weitet sich nun wieder, wobei das Gleis auch hier auf hohem, gemauertem Bahnkörper liegt.

Der Bf Penig wurde bereits 1870/72 mit der Strecke nach Rochlitz über Narsdorf erbaut. Sein Empfangsgebäude zeigt noch die Gestalt und Schmuckdetails jener Jahre. Die vom Tal sich über den ganzen Hang emporziehende Stadt wird von der spätgotischen, reich ausgestatteten Pfarrkirche überragt. Während die Strecke zum Bf Rochlitz (Sachs) über Narsdorf in nördliche Richtung abzweigt, umfährt die Muldentalbahn Penig in weitem Bogen ostwärts. Mit dem zweiten engen Durchbruch der Mulde zwischen Penig und Lunzenau folgt der in schwierigem Gelände angelegte Streckenabschnitt: Auf den hohen Ufermauern verläuft die Strecke meist dicht neben dem Flußbett. Vom am Steilhang fahrenden Zug bieten sich reizvolle Blicke über das Flußtal. Der Hp Amerika (Sachs) erhielt seinen Namen durch Unternehmer, die, aus den USA zurückgekehrt, hier eine Fabrik gründeten.

Nach einer knapp 3 km langen Fahrt wird Rochsburg erreicht, das malerisch am felsigen Steilhang des tief eingeschnittenen Tales liegt. Auf dem hohen Felsen das Schloß Rochsburg (Jugendherberge) mit dem 42 m hohen Bergfried. Aus einer mittelalterlichen Burg hervorgegangen, gehört die Baugruppe zu den beeindruckendsten spätgotischen Schloßburgen. Unmittelbar am Haltepunkt windet sich die Mulde in einer engen Schleife um den Schloßberg, und das Gleis mußte durch den 286 m langen Tunnel weitergeführt werden. Sein Südportal (km 24,8) ist beliebter Fotostandort. An das Nordportal schließt sich ein kurzer Einschnitt an, der Zug überquert auf einer Stahlbrücke mit vier Öffnungen den Fluß und gelangt an seinem rechten Ufer nach Lunzenau. Die Industriestadt liegt westlich der Mulde.

Von weitem schon ist die doppeletagige, 1871 vollendete Muldebrücke (↗ F1) sichtbar, mit 68 m Höhe und 381 m Länge ein ebenso eindrucksvolles Bauwerk wie die Göltzsch- und die Elstertalbrücke (↗ E4). Auf ihr verläuft die Strecke Leipzig–Karl-Marx-Stadt (↗ F1).

Einen knappen Kilometer weiter führt die Strecke über die Chemnitz, die unmittelbar neben der Brücke in die Mulde mündet. Von rechts kommt die Bahnlinie aus Karl-Marx-Stadt heran, und beide Strecken verlaufen parallel bis zum Bf Wechselburg. Entgegengesetzt



Sandzug vor Schloß Rochlitz auf der Muldentalbahn



zur Fahrtrichtung kann man noch einmal die Muldebrücke sehen. Wechselburg ist mit seiner romantischen Umgebung und der romanischen Stiftskirche sowie den darin erhaltenen Bildwerken ein vielbesuchter Ort. Das daneben befindliche barocke Schloß (Kinderheim) steht auf den Grundmauern des mittelalterlichen Stifts.

Nördlich von Wechselburg verläuft die Bahnlinie durch einen tiefen Einschnitt, kreuzt den Silberbach, und kurz vor dem Hp Steudten kommt der Rochlitzer Berg ins Blickfeld, von dessen Aussichtsturm bei guter Sicht der Erzgebirgskamm sowie das Völkerschlachtdenkmal in Leipzig zu erkennen sind. Am Bergfuße wird der bekannte Rochlitzer rote Porphyrtuff gewonnen. Das Rochlitzer Schloß mit seinen beiden Türmen zeigt sich ebenfalls links, bevor der Zug über eine 256 m lange Blech- und Fachwerkträgerbrücke fährt. Dabei bietet sich ein schöner Blick auf Rochlitz. Von links kommt die Nebenbahn aus Narsdorf hinzu. Das Empfangsgebäude des Bf Rochlitz (Sachs) entstand 1870/71 mit der Strecke Rochlitz–Narsdorf–Penig aus charakteristischem roten Porphyrgestein. Die Stadt ist in ihrer historischen Struktur erhalten: Im Westen, auf dem Felssporn über der Mulde, steht die schon im 11. Jh. erwähnte Burg mit den Schloßausbauten der Renaissance- und Barockzeit; ostwärts schließt der Stadtkern um den langgestreckten Markt an, in dessen Mitte die gotische Kunigundenkirche und das klassizistische Rathaus stehen.

Nach Verlassen des Bahnhofs zweigt ostwärts die Strecke nach Waldheim ab, und die Trasse überquert erneut die Mulde – 100 m östlich davon die Muldebrücke der Waldheimer Strecke. Wiederum folgt die Bahn den Flußwindungen und führt hinter dem Bf Lastau auf einer 102 m langen Blechträgerbrücke über die Mulde. Das Tal verengt sich. Vorbei am Haltepunkt des Colditzer Porzellanbetriebes mit seinen Bahnanschlüssen sowie mit einem freien Blick auf den Colditzer Heimatturm und den Stadtkern erreicht der Zug – Felsdurchbrüche passierend – den Bf Colditz. Auf der steilen Porphyrkuppe erhebt sich im Muldetal das große Renaissanceschloß (Krankenhaus). Ebenfalls der Renaissance entstammen das Rathaus und eine Reihe von Bürgerhäusern, während die Stadtkirche ein spätgotisches Bauwerk ist.

Nördlich der Stadt verengt sich das Muldetal erneut, und der Fluß durchbricht die Ausläufer des Mittelsächsischen Berglandes. In seiner ersten Schleife liegt in der „Eule" am hohen Muldewehr eine Pappen- und Kartonagenfabrik. In Höhe des Hp Sermuth vereinigen sich die Zwickauer und die von Osten kommende Freiberger Mulde, im Bahnhofsgelände führen Anschlußgleise zu Kiessandgruben in Schönbach. Die Bahntrasse liegt hier rund 20 m über dem Flußspiegel. Von rechts kommt über die Mulde die Strecke aus Dresden (↗ F9). Beide Trassen verlaufen parallel, bis die Muldentalbahn die Dresdner Strecke überquert und der Bf Großbothen (↗ F9) erreicht ist.





Zwickau–Aue–Annaberg-Buchholz / Johanngeorgenstadt

Die 64,3 km lange Eisenbahnverbindung von Zwickau nach Annaberg-Buchholz erschließt das Westerzgebirge mit der „Industriegasse“ des mittleren Mulde- und unteren Schwarzwassertales sowie das mittlere Erzgebirge. Die 55 km lange Verbindung von Zwickau über Schwarzenberg/Erzgeb. nach Johanngeorgenstadt führt unmittelbar an die Staatsgrenze zur ČSSR. In Betrieb genommen wurden die Abschnitte Zwickau–Schwarzenberg 1858, Schwarzenberg–Johanngeorgenstadt 1883 und von Schwarzenberg nach Annaberg-Buchholz erst 1889.

Zwickau (↗ E7) wird – vorbei an Industriebetrieben und ehemaligen Bergbauanlagen – südostwärts verlassen. Im Stadtteil Planitz ist neben Schloß und Kirche auch das beliebte Ausflugsziel „Alexanderhöhe“ zu sehen, von dem das gesamte historische Zwickauer Steinkohlebergbaugebiet überblickt werden kann. Jenseits der Mulde sind Abraumhalden von stillgelegten Steinkohlebergwerken, im Gebiet um den Hp Zwickau-Schedewitz Geländesenkungen erkennbar: Folgeschäden vor allem des mittelalterlichen Bergbaues. Die Trasse nähert sich der Mulde und führt an den Stadtteilen Bockwa und Oberhohndorf vorbei, den ältesten Steinkohleabbaugebieten von Zwickau. Hier strichen die Flöze streckenweise so dicht unter der Erdoberfläche aus, daß sie vom Muldehochwaser freigespült wurden. Im Flußbett stehen meist Abgrenzungsstangen für die regelmäßig stattfindenden Kanurennen. Auch um den Hp Cainsdorf weist die Landschaft Spuren des Bergbaues auf.

In der folgenden Kleinstadt Wilkau-Haßlau prägt die Textilindustrie das architektonische Bild. Im Bahnhof begann die bis 1973 betriebene 750-mm-Schmalspurbahn nach Kirchberg. Der wasserreiche Rödelbach mündet in die Mulde. Über das Muldetal, die Bahnstrecke und die F 93 führt die Autobahn auf der 671 m langen und 55 m hohen Brücke. An einer großen Flußschleife liegt der Hp Silberstraße. Der Ort liegt im nächsten Flußbogen. Sein Name erinnert an die hier den Fluß kreuzende historische Straße, die heutige F 93, auf der im 15. und frühen 16. Jh. das in Schneeberg abgebaute Silbererz nach Zwickau gebracht wurde. Bei Wiesenburg liegen links der Strecke der 388 m hohe Kiefericht, rechts das Schloß Wiesenburg. Ebenfalls auf der linken Seite folgen Wasserversorgungsanlagen für Zwickau; große Holz- und Altpapierlagerplätze gehören zu der in Fährbrücke ansässigen Papierfabrik. Dreimal kurz hintereinander kreuzt die Strecke nun die Mulde, und steile Waldhänge wechseln mit sanften Böschungen.

Nahe dem Bf Hartenstein steht die Burg Stein. Unter den Meißner Markgrafen im Mittelalter errichtet, ist sie mit der romanischen Ober- und der spätgotischen Unterburg eine der ältesten Burgen Sachsens. Die Stadt liegt etwa einen Kilometer nördlich. Parallel zum Fluß wendet sich die Bahn in südliche Richtung, überquert die F 93 und die windungsreiche Mulde. Dem Bf Schlema unterer Bahnhof folgt ein 347 m langer Tunnel. Beiderseits der Strecke bestimmen Halden aus der Zeit des Uranerzabbaues das Landschaftsbild.

Das Tal breitet sich zu einem Kessel aus, in ihm liegt Aue, umgeben von Laubwäldern und Schieferfelsen. Vor dem Bahnhof fädelt sich von Osten die Nebenstrecke aus Karl-Marx-Stadt (↗ f5) ein, links liegt das Bahnbetriebswerk Aue mit Lokschuppen und Drehscheibe. Mit den hier zusammentreffenden Bahnlinien, der F 101 sowie der F 169 ist die Stadt ein Verkehrsknotenpunkt im Westerzgebirge. Im 17. Jh. durch die Kobaltaufarbeitung und aufgrund der daraus gewonnenen Farbe für Delfter Kacheln, Venezianisches Glas und Meißner Porzellan sowie mit dem Zinnbergbau „frühindustrialisiert“, erlangte Aue mit seinem Umland als Mittelpunkt des Uranerzbergbaues nach 1945 besondere Bedeutung und ist heute Zentrum der Metallwaren-, Maschinen- und Textilindustrie. Das Stadtbild wird von Industriebauten, Geschäfts- und Wohnhäusern des 19. und frühen 20. Jh. geprägt. Im Ortsteil Zelle steht die romanische, barock ausgebaute Stiftskirche.

Beim Verlassen des Bahnhofs führt die F 169 auf der neuerbauten Karl-Marx-Brücke über Gleise und Mulde. Noch im Stadtgebiet zweigt kurz vor der Brücke über das Schwarzwasser die Nebenbahn nach

Blauenthal ab. Sie verläuft im Tal der Zwickauer Mulde. Das südlich liegende LSG „Auersberg" mit der Talsperre des Friedens bei Sosa ist ein vielbesuchtes Erholungsgebiet. Die Trasse nach Schwarzenberg/Erzgeb. dagegen folgt dem windungsreichen Lauf des Schwarzwassers mit seiner romantischen Felsenlandschaft. Auf dem 10 km langen Abschnitt muß der Zug 80 m Steigung überwinden, wobei das Schwarzwasser zweimal überquert wird. Dem rechts liegenden Burkhardtswald folgt der Bf Lauter (Sachs). Die Industriestadt Lauter/Sa. mit dem Emaillierwerk liegt südwestlich. Nach der Mündung des Griesebaches ins Schwarzwasser verengt sich beim Teufelsstein das Tal. Nach dem Hp Schwarzenberg-Neuwelt überquert die Strecke die F 101, nördlich kann man die Industriegemeinde Beierfeld sehen.

Am Zusammenfluß von Schwarzwasser, Pöhlwasser, Schwarzbach und Oswaldbach liegt zwischen den bis zu 600 m hohen Bergen im tiefsten Einschnitt des westlichen Erzgebirges Schwarzenberg/Erzgeb. Auf dem Felssporn über den ausgedehnten Bahnhofsanlagen befindet sich der historische Stadtkern mit dem aus einer mittelalterlichen Burg hervorgegangenen kurfürstlichen Jagdschloß (Museum), der barocken Stadtkirche und dem historisch umbauten Marktplatz. Im Schloßmuseum Ausstellung zum Schwarzenberger Eisenerzbergbau des 16./18. Jh. Das Kombinat Haushaltgeräte Foron – größter Waschmaschinenhersteller in der DDR – prägt heute das industrielle Profil.

Der Streckenabschnitt nach Annaberg-Buchholz verläuft zunächst ostwärts, überquert im Ortsteil Wildenau die am Fichtelberg entspringende Große Mittweida und gelangt durch deren Tal aufwärts nach Grünstädtel. Hier begann die bis 1972 verkehrende Schmalspurbahn nach Oberrittersgrün, wo im ehemaligen Bahnhof das Schmalspurbahnmuseum (↗ S. 28) eingerichtet worden ist. Über die Industriegemeinde Raschau erreicht der Zug den Bf Markersbach (Erzgeb). Sehenswert von den älteren Bauwerken ist hier die Dorfkirche auf dem ummauerten Friedhof mit ihrer schönen Ausstattung, von den jüngeren das 1970/81 am Rande der zum Fichtelberg emporwachsenden

Brücke bei Markersbach, erbaut 1889







Waldlandschaft erbaute Pumpspeicherwerk Markersbach. Mit Talsperre und einem Ausgleichsbecken in 800 m Höhe ist es das größte seiner Art in Europa. Ein weiteres Monument ist in Markersbach die 37 m hohe und 237 m lange Stahlbrücke von 1889, über welche die Bahn ein Seitental der Großen Mittweida und einen Teil des Ortes kreuzt.

Bei der Weiterfahrt steigt die Strecke beträchtlich, und vom Zug aus sind links im Tal Schwarzbach und auf der Höhe Elterlein zu sehen. Kurz vor dem Bf Scheibenberg erhebt sich rechts die Kuppe des unter Naturschutz stehenden Scheibenberges mit den „Orgelpfeifen", bis zu 40 m hohen Säulen an einem alten Basaltbruch. Die historische Stadt Scheibenberg wird vom helmgeschmückten Turm der Stadtkirche aus der Renaissancezeit überragt. In Schlettau, das nach kurzer Fahrt erreicht wird, treten die Aluminiumkuppeln einer großen Siloanlage ins Blickfeld. In der kleinen Stadt ist neben dem kastellartigen Schloßgebäude und der Kirche der klassizistische Fabrikbau der alten Baumwollspinnerei von 1825 erhalten.

Die Strecke verläuft weiter südwärts, überquert am links gelegenen großen Skihang die Zschopau und gelangt zum Bf Walthersdorf (Erzgeb). In engem Bogen schwenkt das Gleis nach Osten und durchschneidet in einem tiefen Felseinschnitt die Höhe zwischen Zschopau- und Sehmatal. Jenseits des rechts liegenden Sehmatals wird in etwa 4 km Entfernung der 899 m hohe Bärenstein mit seinem Aussichtsturm sichtbar. Entlang der Sehma geht es nun abwärts, von rechts kommt die Strecke aus Bärenstein (↗ f11) hinzu, und parallel führen beide Trassen in den Bf Annaberg-Buchholz Süd. Der Stadtteil Buchholz zieht sich am westlichen Talhang empor, während sich Annaberg auf dem östlichen Hang und den darin eingebundenen Terrassen ausbreitet. Höchste Erhebung auf Annabergs Stadtflur ist die markante Kuppe des Pöhlberges mit dem Aussichtsturm.

Annaberg, seit dem ausgehenden Mittelalter bedeutende Stadt im mittleren Erzgebirge, entstand 1492 mit der Entdeckung des Silbererzes in wenigen Jahrzehnten und erlebte im 16. Jh. eine hohe Blüte. Davon kündet noch heute die zu den bedeutendsten spätgotischen Hallenkirchen in Sachsen zählende Annenkirche, unter den Altären ist der Bergaltar mit seinen Bilddarstellungen zur Bergbaugeschichte besonders bemerkenswert. Im Ortsteil Frohnau ist der auf das späte Mittelalter zurückgehende Zain-Hammer für die Herstellung von Münzstangen als technisches Museum eine Sehenswürdigkeit, erhalten daneben das Hammerherrnhaus des ausgehenden 17. Jh. (Gaststätte).

Vom Bf Schwarzenberg (Erzgeb) führt der Streckenabschnitt in Richtung Johanngeorgenstadt zunächst durch den 231 m langen Tunnel und erreicht den Bahnhof der Industriegemeinde Erla mit ihrem Eisenwerk. Hier wurde 1380 der erste Eisenhammer im Erzgebirge errichtet. Südlich von Erla verengt sich das reizvolle Tal des Schwarzwassers, und die Bahnlinie verläuft bogenreich entlang dem Fluß, die bewaldeten Felshänge bieten romantische Abschnitte. Rechts erheben sich bis zu 800 m hohe Berge, dazwischen Halden und stillgelegte Schächte des Uranerzbergbaues. Kurz vor Antonsthal liegt links der 750 m hohe, bewaldete Magnetenberg. Im Tal befinden sich Reste der historischen Silberwäsche aus dem frühen 19. Jh.

Vorbei am Bf Breitenbrunn (Erzgeb) vollzieht die Strecke gemeinsam mit dem Schwarzwasser einen engen Bogen westwärts. Kurz vor dem Hp Erlabrunn (Erzgeb) mündet rechts das Steinbachtal ein, und die Fahrt geht wieder in südliche Richtung. Die Straße wird mehrfach gekreuzt, und bis zur Aufweitung des Tales geht es bergan. Große Bergbauhalden markieren die Umgebung von Johanngeorgenstadt.

Der Ort bot im 17. Jh. böhmischen Exilanten Zuflucht und gelangte mit dem Silberbergbau zu Wohlstand. Im seither bestehenden Hammerwerk wurde 1828 das erste Eisenwalzwerk in Sachsen errichtet – heute VEB Wittigsthal. Im Ortsteil Wittigsthal befindet sich ein Schaubergwerk. Nach 1945 war Johanngeorgenstadt ein Zentrum des Uranerzbergbaues, heute ist es Wintersport- und Ferienort. Nahe dem Kamm des Erzgebirges und der Grenze zur ČSSR liegt der Bahnhof, der Endpunkt dieser Strecke.

Karl-Marx-Stadt–Aue

Die knapp 51 km lange Eisenbahnstrecke ist seit 1875 in Betrieb. Sie folgt dem Zwönitztal, und auf großen Abschnitten führt sie dabei parallel der Landstraße an langgestreckten Dörfern vorbei.

Vom Hauptbahnhof bis zum Bf Karl-Marx-Stadt Süd ist die Strecke identisch mit der in Richtung Zwickau führenden (↗ F2). Hier zweigt sie nach Süden ab, vorbei am links liegenden Gebäudekomplex der Universität. Nach rechts zweigt die Nebenbahn in Richtung Stollberg ab. Nahe dem Hp Karl-Marx-Stadt-Reichenhain tritt links die Flutlichtanlage des Ernst-Thälmann-Stadions hervor.

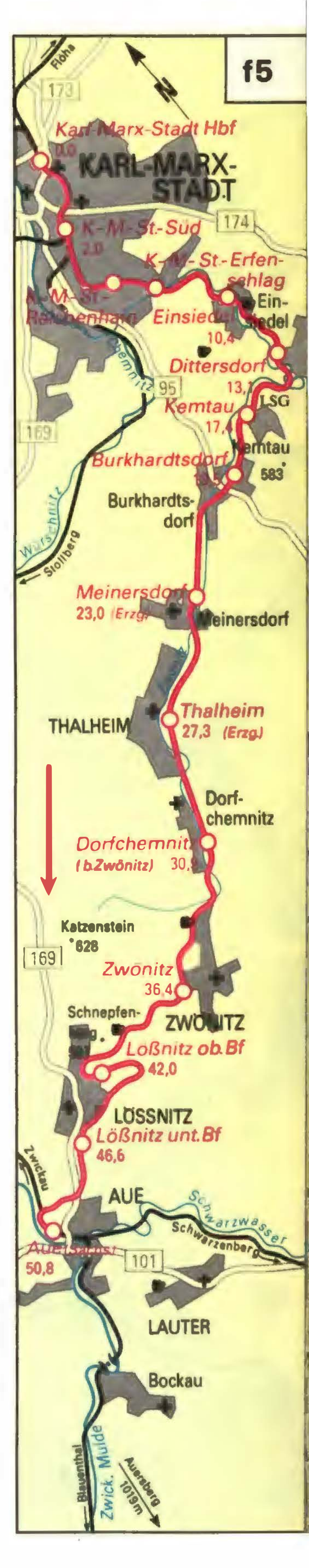
Am Stadtrand beginnt die Fahrt durchs Zwönitztal, wobei der Fluß mehrmals überquert und Einsiedel, ein charakteristisches Industriedorf, das mit seinen Baumwollspinnereien und Strumpfwirkereien eine lange „Produktionstradition" hat, durchfahren wird. Die nahegelegene, von der Bahnlinie einsehbare Talsperre zur Trinkwasserversorgung von Karl-Marx-Stadt stammt von 1891/94. Die Strecke führt durch das LSG „Kemtauer Wald", ein beliebtes Naherholungsgebiet, weiter im steiler werdenden felsigen Tal über Dittersdorf und schließlich in einem engen Bogen westwärts nach Kemtau. Im Tal folgt die Industriegemeinde Burkhardtsdorf; unmittelbar am Bahnhof kreuzt die F 95 die Strecke. An den Abtwald, der sich links am Hang hinzieht, schließen sich nach Südwesten die Waldgebiete der Greifensteine und der Geyersche Wald an. Über Meinersdorf – hier zweigte bis 1976 die Schmalspurbahn nach Thum ab – wird Thalheim/Erzgeb. erreicht. Seit 1730 ist hier die Strumpfherstellung heimisch.

Die Fahrt geht durch ein Wiesental zum Bf Dorfchemnitz (b Zwönitz). Sehenswert sind hier die „Knochenstampfe", ein altes Fachwerkgebäude, in dem seit dem 18. Jh. Dünge- und Futtermittel aus Knochen gewonnen wurden, sowie der Eisenhammer von 1567 (Schauanlage). Die Strecke verläßt das Tal, vorbei an einer Papiermühle und der Gemeinde Niederzwönitz. Rechts der 628 m hohe Katzenstein mit UKW- und Fernsehsendeturm. Der Bf Zwönitz liegt am Rande der Industriestadt. Die alte Papierfabrik ist Museum.

In vielen Bogen steigt die Strecke und erreicht am 567 m hohen Schnepfenberg ihren höchsten Punkt. Einem großen Bogen folgt Lößnitz oberer Bahnhof. Er liegt östlich der Industriestadt, in der neben historischem Rathaus und Kirche die Gebäude des Bekleidungswerkes und der Schuhfabrik auffallen. Von der Trasse aus sieht man den 1019 m hohen Auersberg bei Eibenstock mit Aussichtsturm, westlich davon Schneeberg mit der die Stadt überragenden spätgotischen St. Wolfgangskirche. Tief im Tal liegt die Stadt Lößnitz, deren unterer Bahnhof nach Durchfahren einer großen Kehre erreicht wird. Bis Aue fällt die Strecke um ungefähr 200 m, kreuzt die F 169 und trifft im Tal der Mulde auf die Strecke aus Zwickau (↗ F4).

Nahgüterzug fährt durch Einsiedel







Elsterwerda–Riesa–Karl-Marx-Stadt

Die 90 km lange Bahnlinie zwischen Elsterwerda und Karl-Marx-Stadt über Riesa entstand in mehreren Etappen: 1847 Riesa–Limmritz, 1852 Limmritz–Chemnitz (Karl-Marx-Stadt) und schließlich 1875 Elsterwerda–Riesa.

Aus der Niederung der Schwarzen Elster verläuft die Strecke durch das nordsächsische Tiefland, quert das Elbtal, führt durch die Lommatzscher Pflege und das mittelsächsische Bergland bis an den Erzgebirgsrand. Zwischen Döbeln und Schweikershain ist die Fahrt durch Täler mit großen Brücken für Reisende und Fotofreunde besonders reizvoll.

Am Bf Elsterwerda (↗ B10) werden die Schwarze Elster und die in unmittelbarer Nähe einmündende Pulsnitz überquert, und die Strecke zweigt südwestwärts von der nach Dresden führenden ab. Entlang der F 169 und vorbei am Stahlwerk Gröditz führt die Trasse durch das LSG „Röderaue".

Der barocke Park Lichtensee-Tiefenau mit zahlreichen Pavillons und gleichfalls barocker Schloßkirche liegt nahe der Strecke. Große Lagerplätze zeigen das Oberbauwerk der Deutschen Reichsbahn in Wülknitz an.

Wenig später liegt bei Zeithain, rechts der Bahnlinie, der Werkbahnhof des Rohrkombinats Riesa. Am Zeithainer Bogendreieck mündet die Strecke in die links aus Dresden kommende Hauptbahn (↗ F7). Zusammen mit dem folgenden Bogendreieck Röderau und seinen Abzweigungen von und nach Falkenberg (Elster) bietet es, vom Eisenbahnknoten Riesa aus, Fahrmöglichkeiten in alle abzweigenden Richtungen. Nördlich der neuen Straßenbrücke, im Verlauf der F 169, überquert die Trasse zuerst die Elbe und dann die F 182.

Mit seinen 1861/1901 ausgebauten Hafenanlagen, die vom Zug aus zu sehen sind, wurde Riesa größter Güterumschlagplatz an der mittleren Elbe. Die Schornsteine des Stahl- und Walzwerkes Riesa geben der Stadtsilhouette ihre eigenen Akzente. Neben dem Empfangsgebäude des Bf Riesa (↗ F7) existiert noch der Bahnhofsbau der alten Chemnitz-Riesaer Bahn, er dient heute als Postamt. Seit 1881 verkehren auch die Züge von und nach Karl-Marx-Stadt über den Bahnhof der Leipzig-Dresdner Eisenbahn.

Sie verlassen ihn zusammen mit der Strecke nach Leipzig und zweigen im Bahnhof südwärts ab. Kurz danach biegt die Nebenbahn in Richtung Nossen nach links, die Strecke folgt parallel der F 169 und der Jahnaaue. Zwischen Seerhausen und Stauchitz werden die F 6 und F 169 und dazwischen das LSG „Jahnatal" gekreuzt. Über Ostrau und die hier errichtete, 130 m lange Brücke verläuft die Strecke neben langgestreckten Straßendörfern. Das kleine Empfangsgebäude in Zschaitz stammt von 1898.

Die Landschaft wird hügeliger, und die Strecke kreuzt nahe der Anschlußstelle Döbeln Nord die Autobahn. Auf der 80 m langen Brücke wird die Freiberger Mulde überquert und der Stadtrand von Döbeln erreicht.

Hier, in Großbauchlitz, befand sich ursprünglich der Bahnhof. Zwei Jahrzehnte nach seiner Eröffnung errichtete man mit dem Bau der Eisenbahn Leipzig–Dresden über Döbeln den heutigen Bahnhof in der Stadt (↗ F9), der, in markanter Keillage, zugleich eines der ältesten größeren historischen Empfangsgebäude, vor wenigen Jahren restauriert, hat.

Nach Kreuzen der F 169 und der F 175, dazwischen zweigt nach rechts die Leipziger Strecke ab, tritt die Bahnlinie in der Nähe von Limmritz ins Zschopautal ein. Die Trassierung des schwierigen Geländes verschlang gewaltige Summen, so daß seinerzeit das Eisenbahnbauunternehmen bankrott ging und man im Volksmund von der „Pleitemeile" sprach.

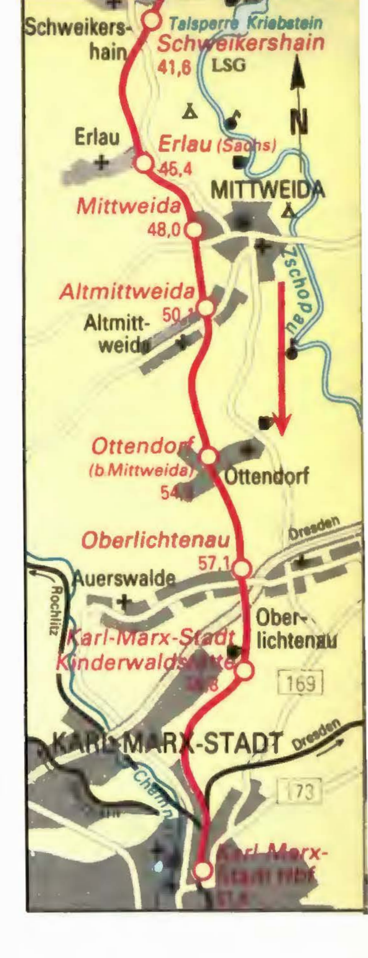
Unmittelbar nach dem 128 m langen Limmritzer Tunnel kreuzt die Trasse auf der 1846/52 erbauten Zschopaubrücke in 32 m Höhe das Tal. Der 14bogige Steinbau hat eine Gesamtlänge von 270 m. Die Strecke zieht sich am steilen und felsigen Talhang entlang und führt

über die gleichfalls 1846/52 errichtete Dietenmühlentalbrücke – 210 m lang und 49 m hoch – zum Bf Waldheim. Von rechts mündet in ihn zugleich die Strecke aus Rochlitz ein. Die kleine Industriestadt liegt im Talkessel an der tiefeingeschnittenen Zschopau, umrahmt von bewaldeten Höhen. Nach Bahnhofsausfahrt bietet sich ein schöner Ausblick über die Stadt mit ihrem hohen Rathausturm und dem einstigen Jagdschloß.

Der Zug durchfährt dann den 170 m langen Pfaffenbergtunnel und überquert die 1852 erbaute Heiligenborntalbrücke, 211 m lang und 41 m hoch. Dabei wird links die interessante Stahlgitterbrücke mit dem Gütergleis nach Waldheim–Kriebethal sichtbar, 1896 errichtet, 28 m hoch und 165 m lang. Südlich der Strecke liegt, nahe der Talsperre, die mittelalterliche, im 19. Jh. erneuerte Burg Kriebstein (Museum). Ausgangspunkt für eine Wanderung dorthin ist der Bf Schweikershain. Über den Bf Erlau (Sachs), dort findet man noch den Empfangsbau von 1862, wird Mittweida erreicht.

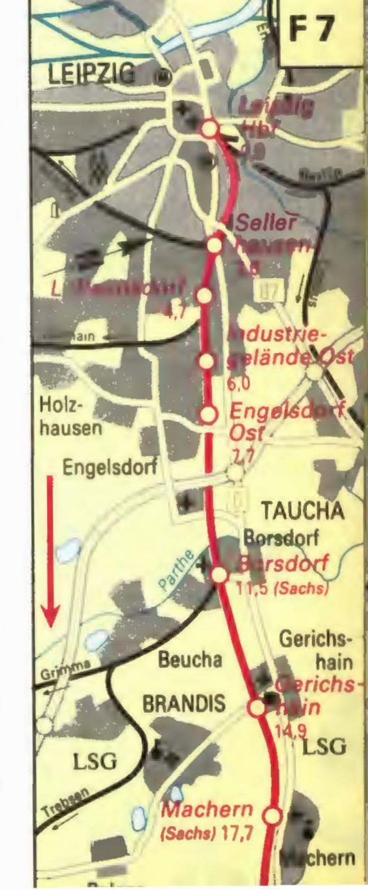
Das Profil der Industriestadt bestimmen vor allem Baumwollspinnereien und Webereien. Von den historischen Bauten ist die spätgotische Pfarrkiche bemerkenswert, den Stadtkern prägen Bürgerhäuser vergangener Jahrhunderte. Südlich des Bahnhofs zweigt nach links ein Anschlußgleis zum Industriebahnhof und nach Dreiwerden zur dortigen Papierfabrik ab.

Über die Industriegemeinde Altmittweida mit einem agrochemischen Zentrum sowie einer Maschinenfabrik und den Hp Ottendorf (b Mittweida) erreicht der Zug den Bahnhof des Industrieortes Oberlichtenau; „aerosol automat" ist hier größte Fabrik, in der Sprays aller Art hergestellt werden. Nach Überqueren der Autobahn führt die Strecke durch das nordöstliche Vorortgebiet von Karl-Marx-Stadt und dann gemeinsam mit den aus Dresden, Rochlitz und Geithain kommenden Gleisen am Bahnbetriebswerk, am Abstellbahnhof für Reisezüge und am Ausbesserungswerk der Deutschen Reichsbahn vorbei zum Hbf Karl-Marx-Stadt (↗ F2).



(320)

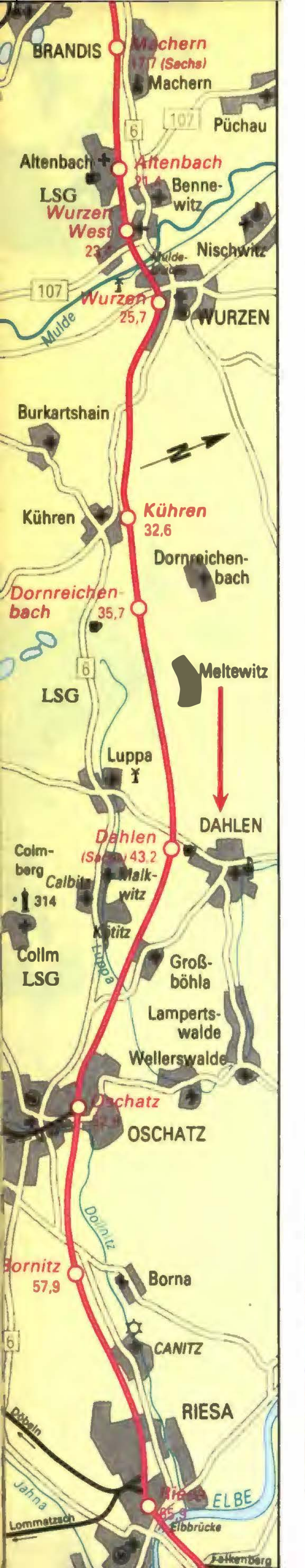
Leipzig–Riesa–Dresden



Am 7. 4. 1839 wurde die Eisenbahn Leipzig–Dresden, nach Plänen von Friedrich List erbaut, in ihrer damaligen Gesamtlänge von 115 km für den öffentlichen Personen- und Güterverkehr freigegeben. Sie gilt seither als erste deutsche, für Lokomotivbetrieb eingerichtete Ferneisenbahn und erhob Leipzig zum eigentlichen Ausgangspunkt des Eisenbahnbaues in Deutschland. Daran erinnern zwei Denkmale: Unauffällig steht zwischen Hauptbahnhof und Opernhaus ein Obelisk (↗ S. 16). Auf vier Bronzetafeln wird hier an die „erste große Verkehrsbahn Deutschlands" erinnert. Ebenfalls nicht sogleich zu bemerken ist der am 4. 12. 1915 am Hauptbahnhof gesetzte Schlußstein, Grundstein des ehemaligen Dresdner Bahnhofs in Leipzig, des ersten deutschen Fernbahnhofs überhaupt. Von jenem Bau ist nichts mehr vorhanden, er lag an der Ostseite des heutigen Hauptbahnhofs.

Im Streckennetz der Deutschen Reichsbahn bildet die zweigleisige, seit 1970 elektrifizierte Hauptbahn die wichtigste Verbindung zwischen den industriellen Ballungsgebieten um Leipzig/Halle und dem Oberen Elbtal. Der heute 120 km lange Schienenweg zwischen den Hauptbahnhöfen beider Großstädte ist sowohl im Reise- wie im Güterverkehr ungemein frequentiert.

Die Messestadt inmitten der braunkohlereichen Leipziger Tieflandsbucht – als zweitgrößte Stadt der DDR kulturelles und industrielles Zentrum – wird geprägt durch die traditionsreiche polygraphische Industrie, Verlage, Buch- und Pelzhandel sowie vielfältige moderne Industrien. Forschung und Lehre an der 1409 gegründeten Universität und an mehreren Hochschulen, vor allem aber die seit 1165 bezeugten Märkte, aus denen sich später die Messe entwickelte, begründeten den weltweiten Ruf Leipzigs als Handels- und Bildungszentrum. Aus



der slawischen Siedlung erwuchs am Kreuz der „Hohen Straße" und der „Via Imperii", der frühmittelalterlichen Ost-West- und Nord-Süd-Straßen, im 12. Jh. der Marktort. Der Silberbergbau des Mittelalters im Erzgebirge förderte hier ebenso die Gewinne wie in den Bergstädten. Zerstörungen während des Dreißigjährigen Krieges, der napoleonischen Epoche und des zweiten Weltkrieges vermochten Leipzigs Lebensnerv nicht zu verletzen. Zu einem Teil historisch geprägt, zum anderen mit dem Wiederaufbau seit 1950 völlig neu gestaltet, ist der Stadtkern mit dem Alten Renaissance-Rathaus, seinen barocken Handelshöfen, der gotischen Thomas- und der spätbarock ausgestatteten Nikolaikirche, dem auf der Pleißenburg errichteten umfangreichen Neuen Rathaus, den Messehäusern, der neuen Oper, dem neuen Gewandhaus neben dem „Weisheitszahn" – dem Hochhaus der Karl-Marx-Universität – ein in sich geschlossener, historisch gewachsener städtebaulicher Komplex und Spiegel 800jähriger Geschichte. Hier nicht aufzählbar ist die Fülle der Denkmale und Sehenswürdigkeiten Leipzigs. Genannt seien nur die im Stadtbild so markanten Punkte des grünen Ringes um den Stadtkern, das Dimitroff-Museum im ehemaligen Reichsgerichtsgebäude mit der Gedenkstätte am Ort des faschistischen Reichstagsbrandprozesses, das Grassimuseum und Völkerschlachtdenkmal, dazwischen das große Messegelände, ferner das barocke Schlößchen Gohlis und das Schillerhäuschen, der Clara-Zetkin-Park, einer der ersten Bürgergärten – und natürlich das markanteste Baudenkmal am Ring, der Hauptbahnhof.

Mit sechs Bahnsteighallen und 300 m langem Kopfbau der größte Kopfbahnhof Europas, wurde er 1902/15 nach Plänen von W. Lossow und M.H. Kühne erbaut und nach schweren Kriegsschäden nahezu originalgetreu wiederhergestellt. Rund 1200 Eisenbahner arbeiten hier in einer Schicht; in Spitzenzeiten werden täglich auf den nahezu 100 Gleisen von 20 Stellwerken aus rund 750 Züge über mehr als 400 Weichen dirigiert und über 100 000 Reisende abgefertigt. Das Empfangsgebäude (↗ S. 221) in monumental-sachlichem Repräsentationsstil dominiert mit seinen zwei hohen Eingangshallen im Stadtbild. Gleichfalls doppelt vorhanden sind die Seitenhallen, Schalter, Wartesäle und andere Einrichtungen. Dies hat seinen Grund in der „Zweistaatlichkeit" des Baues, denn der westliche Teil des Leipziger Hauptbahnhofs unterstand bis 1920 preußischer, der östliche sächsischer Eisenbahnhoheit. Aus den monumentalen Empfangshallen führen 10 m breite Freitreppen aus Lausitzer Granit zum 3,85 m höher liegenden Querbahnsteig. Seine 276 m lange und 33 m breite, in 27 m Höhe von einer Stahlbetondecke und 2640 m² Glasfläche abgeschlossene Langhalle wurde nach der Kriegszerstörung neu errichtet. Die sechs stählernen Hallen mit ihren 26 Bahnsteigen weisen eine Breite von 295 m und die Länge von 240 m auf (↗ S. 25).

Die Züge nach Dresden verlassen Leipzig in östliche Richtung durch dicht bebautes Vorstadt- und Industriegebiet, parallel zur F 6 und gemeinsam mit den Bahnlinien nach Zwickau–Plauen (↗ E6) und Karl-

Elbbrücke bei Riesa, erbaut 1964/66



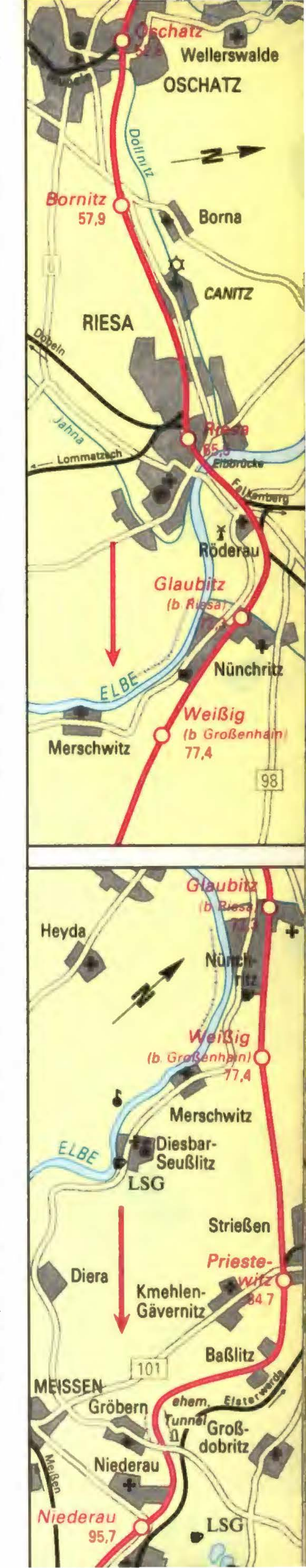
Marx-Stadt (↗ F1), die aber bald südwärts abzweigen. Engelsdorf ist bereits selbständige Gemeinde. Von seinem großen Rangierbahnhof gehen die Züge in 19 Richtungen, und zahlreiche Anschlußgleise führen zu Industriebetrieben. Nach Unterqueren der Autobahn zweigt die über Döbeln und Meißen nach Dresden führende zweite und jüngere Bahnstrecke (↗ F9) im Bf Borsdorf (Sachs) südostwärts ab. Bei Machern fällt der etwa 3 km lange und bis zu 12 m tiefe Geländeeinschnitt auf, eines der gewaltigsten Erdbauvorhaben beim ersten Streckenbau. Im Ort lohnt ein Besuch im Landschaftspark mit seinen Gartenarchitekturen und dem aus einer Wasserburg hervorgegangenen Schloß mit seiner Rokokoausstattung.

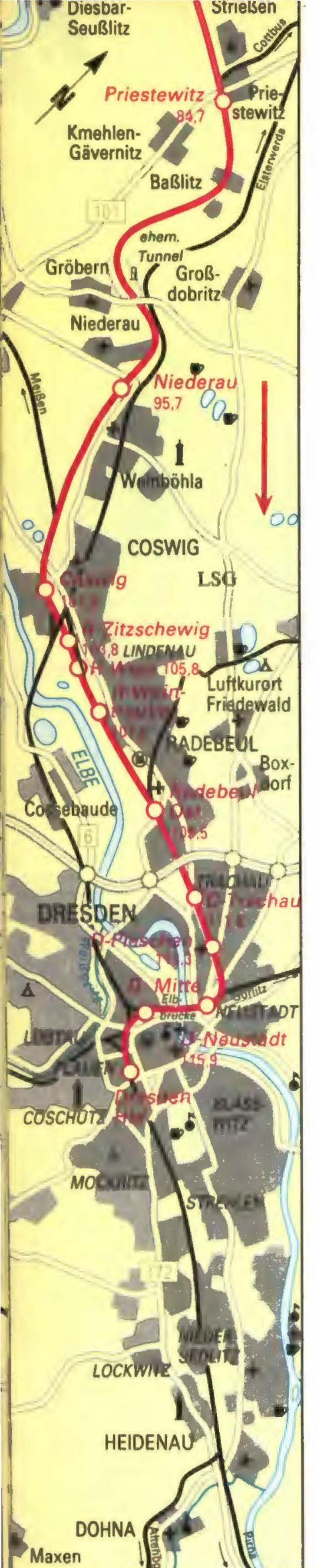
Die Strecke durchquert das untere Muldetal. Über den Fluß baute man die erste, 400 m lange Eisenbahnbrücke. Friedrich List selbst legte damals den Bauplatz fest. Interessant ist, daß jene ersten, aus Rochlitzer Fels gemauerten Pfeiler noch heute im Kern erhalten sind. Der neue vollwandige Stahlüberbau von 225 m Länge entstand 1970. Schon von weitem zeigt sich Wurzen mit den 67 m hohen Silobauten des Nahrungsmittelkombinats „Albert Kuntz". Das Empfangsgebäude des Bahnhofs entstand 1888 im „Rundbogenstil", trotz mehrerer Umbauten und Erweiterungen ist der historische Kernbau noch erkennbar. Die Stadt wird 961 erstmals als befestigter Flußübergang genannt. Ihr ältestes und kunstgeschichtlich bedeutendes Bauwerk ist der Dom, in der romanischen Epoche begonnen und spätgotisch vollendet. Im Inneren expressive Bildwerke aus den endzwanziger Jahren. Ein Besuch lohnt in der Joachim-Ringelnatz-Gedenkstätte für den 1883 hier geborenen Kabarettisten und Schriftsteller Hans Bötticher.

Nach Norden und Süden zweigen nur noch dem Güterverkehr dienende Strecken ab. Etwa auf halber Entfernung (km 29,25) zum Hp Kühren führt die Strecke über die 1838 erbaute, älteste erhaltene Brücke einer deutschen Eisenbahn und die F 6 hinweg. Sie wurde aus Bruchsteinmauerwerk mit Sandsteinverblendung errichtet, ein Zeugnis hervorragender Steinmetzarbeit. Im kleinen Bf Dornreichenbach werden Steine aus dem Splittwerk Röcknitz verladen. Abseits des Bf Dahlen (Sachs) liegt am Südrand der waldreichen Dahlener Heide die kleine Stadt mit barockem Schloß und spätgotischer Kirche; rechts der Strecke der 314 m hohe Collm, auf dessen flacher Kuppe das geophysikalische Institut, der Aussichtsturm und die Funkstation der Deutschen Post emporragen. Bei Einfahrt in den Bf Oschatz fallen rechts das Glasseidenwerk und die Gleisanlagen der 750-mm-Schmalspurbahn auf. Sie führt über Mügeln nach Kemmlitz und bildet den Rest des ehemals umfangreichen Mügelner Schmalspurnetzes. Ausschließlich dem Gütertransport dienend, hat sie für den Versand des bei Kemmlitz gewonnenen Kaolins – Rohstoff für die Porzellanherstellung und die Papierindustrie – große Bedeutung. Die historische Stadt Oschatz wird von Kirchtürmen überragt, die genau wie das Renaissance-Rathaus nach einem Brand 1842 erneuert wurden.

Weiter verläuft die Strecke auf einem Damm, denn Hochwasser der Döllnitz führten hier im Zschöllautal oft zu Überschwemmungen. Bereits von weitem sichtbar, weisen die Schornsteine des Stahl- und Walzwerkes Riesa auf die Industriestadt an der Elbe hin. Im Bahnhof zweigt die Strecke nach Karl-Marx-Stadt (↗ F6) ab. Die Empfangsbauten und Bahnsteiganlagen stammen von 1879 und erfuhren 1922/23 größere Umbauten. Für die vielfältige Industrie der Stadt bildet der Bahnhof zusammen mit dem Elbhafen den wichtigen Versand-, Be- und Entladeplatz. Vom Rangierbahnhof verkehren Züge in 14 Richtungen. Neben der 1861/1901 erbauten, zum Hafen führenden Strecke sind weitere 19 Anschlußbahnen zu bedienen. An den Bahnhof schließt sich die 1964/66 neu errichtete Elbbrücke an, eine Vollwandträgerkonstruktion von 365 m Länge mit untenliegender Fahrbahn und einer Stabbogenverstärkung in der großen Stromöffnung. An gleicher Stelle war 1839 eine erste, hölzerne Eisenbahnbrücke über die Elbe gebaut worden. Die Sandsteinpfeiler der dann 1878 neu angelegten zweiten, 1945 gesprengten Flutbrücke Röderau wurden in den jetzigen Neubau einbezogen.

Dem Bogendreieck Röderau mit seiner Abzweigung zum Bf Falkenberg (Elster) folgt das Bogendreieck Zeithain mit dem Abzweig nach







Empfangsgebäude des Bahnhofs Niederau, erbaut 1842

Elsterwerda. Ab hier schlägt die Strecke südöstliche Richtung ein, überquert den die Röderaue mit der Elbe verbindenden Floßgraben, führt am rechts liegenden LSG „Elbtal nördlich von Meißen" entlang. Am Bf Weißig (b Großenhain) besteht eine Anschlußbahn zum Chemiewerk Nünchritz. In Priestewitz mündet von links die Strecke aus Cottbus (↗ B7) ein. Links verläuft während der nächsten zwanzig Kilometer fast parallel die Eisenbahnstrecke Berlin–Dresden (↗ B10). Zwischen der Blockstelle Gröbern und dem Bf Niederau fährt der Zug durch einen Einschnitt, der mit dem Abtragen des hier ehemals vorhandenen Oberauer Tunnels (↗ S. 17) entstand. Die Bodenerhebung hatte beim Bau der Strecke ein schwer umgehbares Hindernis dargestellt, so daß man sich seinerzeit für den 513,3 m langen Tunnelbau entschloß. Freiberger Bergleute bewerkstelligten diesen ersten deutschen Eisenbahntunnelbau im Schachtverfahren. Auf der Krone des Einschnitts (km 93,2) erinnert einer der Obelisken des einstigen Portals an das Bauwerk. Gleichfalls ein Denkmal zur Eisenbahngeschichte ist der Bf Niederau, dessen Empfangsgebäude im „Schweizerhausstil" das älteste noch in Betrieb befindliche an der Strecke ist.

Die Trasse nähert sich dann – an Weinböhla vorbei – dem Elbtal. Nach der Durchfahrt durch den Bf Coswig, welcher durch den starken Güterverkehr für die hier angesiedelte Industrie geprägt ist, werden die über Riesa und die über Döbeln (↗ F9) kurz vorher zusammengeführten Leipzig-Dresdner Strecken auf einem Brückenbauwerk von der gleichfalls elektrisch betriebenen „preußischen" Bahnlinie Berlin–Dresden (↗ B10) überquert. Verbindungsgleise und Bogen führen von beiden Strecken zur links der Elbe weiterverlaufenden Trasse nach Dresden-Friedrichstadt. Die vorwiegend von Personen- und D-Zügen befahrene Trasse, rechts der Elbe, begleiten die nun dicht an den breiten Bahnkörper herantretenden Weinhänge der Lößnitz mit ihren vielen kleinen Schlößchen bis weit hinter Radebeul (↗ f8). Jenseits der Elbe erkennt man die mächtigen Behälter und Rohrleitungen des 1930 erbauten und unter Denkmalschutz stehenden Pumpspeicherwerkes Niederwartha. In Radebeul Ost beginnt die Schmalspurstrecke nach Radeburg (↗ f8).

Die Bahn wird von der Autobahn überquert, und durch die Stadtteile Trachau und Pieschen mit Industrie- und dichten Wohngebieten erreicht die Strecke nach einem engen Rechtsbogen Dresden-Neustadt. Von links kommt auf einem Brückenbauwerk die Strecke aus Görlitz/Zittau (↗ F17) hinzu. Etwas südwestlich befand sich hier der Leipziger Bahnhof, Endpunkt der ersten deutschen Ferneisenbahn (↗ S. 13). Die Empfangsgebäude von 1847 und 1862 – kurzzeitig vom Bahnkörper aus sichtbar – sind noch am Güterbf Dresden-Neustadt vorhanden. Die 150 m lange Bahnhofshalle des Bf Dresden-Neustadt mit dem neubarocken seitlichen Empfangsbau entstand 1899/1901. Weiter fährt der Zug über die 1896/1900 erbaute, viergleisige und 490 m lange Marienbrücke, jenseits der Elbe liegt der Bf Dresden Mitte, seit der Kriegszerstörung ohne Bahnsteighalle. Nach rechts zweigen die Gleise zum Rangierbf Dresden-Friedrichstadt ab, nach einem weiten Linksbogen kommen die Streckengleise aus Karl-Marx-Stadt (↗ F10) hinzu. Schließlich wird nach Unterqueren der 926 m langen Straßenbrücke der Hbf Dresden (↗ F15) erreicht.

Radebeul Ost–Radeburg

Von Radebeul führt seit 1884 die 16,6 km lange 750-mm-Schmalspurstrecke nach Radeburg. Sie ist die drittälteste der von der Sächsischen Staatsbahn gebauten Schmalspurstrecken, heute Traditionsbahn der Deutschen Reichsbahn, des Verkehrsmuseums Dresden und des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR. Auf ihr verkehrt während der Sommermonate an bestimmten Wochenenden ein Traditionszug mit den ältesten, noch betriebsfähigen Schmalspurfahrzeugen der Deutschen Reichsbahn.

Die über einhundertjährige Schmalspurstrecke, auch Lößnitztalbahn und im Volksmund „Lößnitzdackel" genannt, führt auf der landschaftlich reizvollen Trasse bogenreich aus dem Elbtal durch das Lößnitztal in die Moritzburger Teichlandschaft und in Radeburg in die welligen Formen an den Nordwestrand der Lausitzer Platte mit dem Waldgebiet der Radeburger Heidelandschaft.

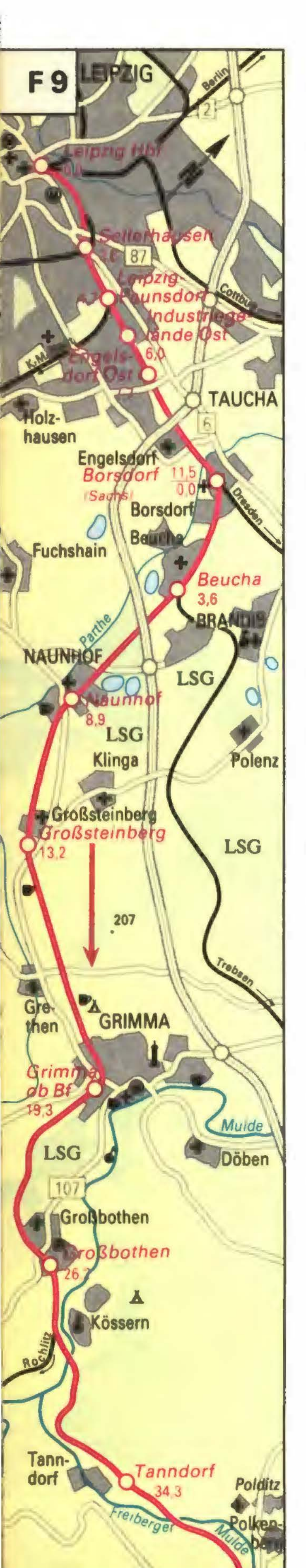
Radebeul erstreckt sich über etwa acht Kilometer unterhalb der Lößnitzhänge zwischen Dresden und Coswig. Mit der Eröffnung der ersten deutschen Ferneisenbahn Leipzig–Dresden setzte 1839 die Entwicklung aus einer Reihe von Dörfern zu einer geschlossenen städtischen Siedlung ein, und rasch begann die Industrialisierung. Anziehungspunkte für Touristen sind vor allem das Karl-May-Museum sowie das Renaissancehaus „Hoflößnitz" mit seiner reizvollen Ausstattung und Ausstellung zur Geschichte des Weinanbaus. Historische Winzerhäuser, Schlößchen und Weinbergkeller der barocken und jüngeren historischen Zeiten prägen zusammen mit den terrassierten Weinberghängen den „Grünen Rahmen" des Elbtals.

Die an der Nordseite des Bahnhofs Radebeul Ost liegenden Schmalspuranlagen bilden mit ihrem zweiständigen Lokschuppen, Bekohlungskran und Bunker, Reparaturwerkstatt und Ladeeinrichtung für Rollböcke einen Blickfang für Eisenbahninteressierte. Das Schmalspurgleis verläßt parallel zur Normalspurstrecke den Bahnhof westwärts. Nach Unterfahren der Straßenbrücke zweigt die Strecke nordwärts durch das Stadtgebiet ab, am Hp Weißes Roß bieten sich Umsteigemöglichkeiten von den Straßenbahnlinien 4 und 5 aus Dresden. Mit Verlassen der Stadt windet sich die Trasse durch das enge Lößnitztal, oft mit einem Radius von nur 40 m. Am Hp Lößnitzgrund befindet sich die vielbesuchte Ausflugsgaststätte „Meierei". Die beiden stärksten Steigungen der Strecke folgen im waldreichen oberen Teil des Lößnitzgrundes bis zum Bf Friedewald. Hinter Dippelsdorf bietet sich mit dem nun beginnenden Moritzburger Wald- und Teichgebiet ein völlig anders gestaltetes Landschaftsbild. Durch den bereits 1520 angelegten Dippelsdorfer Teich wurde mit dem Bahnbau der 210 m lange Damm geschüttet. Er bildet mit seiner „Höhenlage" in 185 m über NN zugleich den „Gipfelpunkt" der Schmalspurstrecke, die anschließend mit leichtem Gefälle weiter durch das beliebte Naherholungsgebiet verläuft.

Vorwiegend durch Wald fahrend, wird der Bf Moritzburg erreicht. Dieser liegt östlich der Straße, die durch den Ort führt und an deren Nordende sich, inmitten des großen Teiches, das barocke Jagdschloß (Museum) befindet. In der Renaissancezeit wurde es 1542 als kastellartiger Bau mit vier Ecktürmen angelegt. Nach Plänen des Dresdner Barockbaumeisters Pöppelmann entstand Anfang des 18 Jh. die heutige Baugestalt mit den ringsum liegenden Rampen, Terrassen, Brükken und Kavaliershäusern. Am Ostende der großen Parkachse liegt das spätbarocke Fasanerieschlößchen mit ornithologischer Sammlung, am Teich ein kleiner Hafen mit dem Leuchtturm. Mit diesen und weiteren Bau- und Kunstdenkmalen sowie seinen Fischereigewässern, dem Tiergehege und historischen Gaststätten ist Moritzburg eines der Haupttouristenziele des Dresdner Gebietes.

Die Weiterfahrt über Cunnertswalde, Bärnsdorf und Berbisdorf führt durch Wiesen und kleinere Waldstücke zum Endziel, dem Bf Radeburg, der nach etwa 65 Minuten Fahrzeit erreicht wird. In der kleinen Stadt wurde 1858 der „Berliner" Heinrich Zille geboren; seinem Wirken widmet das Heimatmuseum eine ständige Ausstellung.





Leipzig–Döbeln–Meißen–Dresden

Der wesentliche Abschnitt der zweiten Eisenbahnverbindung zwischen Leipzig und Dresden durch das Muldetal entstand 1866/68, nachdem die Strecken Leipzig–Borsdorf und Dresden–Meißen bereits vorher fertiggestellt waren. Die Trassierung ist weniger günstig als die der Ferneisenbahn von Leipzig nach Dresden über Riesa, dafür aber wird das industriereiche Muldetal erschlossen.

Im Bf Borsdorf (Sachs) (↗ F7) zweigt die Trasse über Döbeln nach Dresden südostwärts von der Strecke Leipzig–Riesa–Dresden ab und führt durch landwirtschaftlich genutztes Gebiet. Das Empfangsgebäude des Bf Beucha ist als Bautyp charakteristisch für die kleineren Stationen dieser Strecke. Nach links führt die Nebenbahn über die kleine Industriestadt Brandis bis zum Bf Trebsen (Mulde). Beim Durchfahren des LSG „Naundorfer Forst", mit seinen Kiesseen ein beliebtes Naherholungsgebiet, ist links der 178 m das Tiefland überragende Kohlenberg (Aussichtspunkt) zu sehen, und die Autobahn führt über die Strecke hinweg.

Im Bf Naunhof zeigt sich das Empfangsgebäude in seiner Dreiteilung mit Betriebsgebäude, Wartesaal und Empfangshalle noch im Zustand von 1886/87: ein Bautyp, der je nach Stationsgröße in Umfang und Details variiert wurde. Bereits im Muldetal liegt Grimma mit dem oberen Bahnhof am Südwestrand der Stadt. (Der Verkehr auf dem unteren Bahnhof wurde 1969 eingestellt.) Das Empfangsgebäude entstand im typischen „Rundbogenstil" des späten Klassizismus. Außer Umbauten der Gleisanlagen und Abbau der Drehscheibe ist die gesamte Bahnhofsanlage mit Güterschuppen und Wasserstation im Zustand von 1866 erhalten. Nicht minder historischen Charakter trägt die Stadt mit gotischen Kirchen, Renaissance- und Barockhäusern um den Markt, auf dessen Mitte das Rathaus mit seinem mächtigen Renaissancegiebel steht. Für die Muldebrücke schuf 1716 der Dresdner Barockbaumeister Pöppelmann die Pläne. Mühlenmuseum und das Göschenhaus mit der Seume-Gedenkstätte gehören ebenso zu den Sehenswürdigkeiten wie das Frührenaissanceschloß. Grimma ist heute Industriestadt (Chemieanlagen, Elektro-Schaltgeräte).

Bis Großbothen durchschneidet die Bahn den Nordteil des LSG „Colditzer Forst", umfährt große Teile der Stadt Großbothen, ehe sie die 1,5 km langen Betriebsanlagen des Bahnhofs erreicht. Der Empfangsbau in Insellage entstand 1875/76, und er ist mit der Stilmischung aus Neurenaissance und Spätklassizismus charakteristisch für die sächsische Bahnhofsarchitektur dieser Zeit. Die Bahnsteig- und Tunnelbauten kamen 1938 hinzu. Nach Süden zweigt die Muldentalbahn ab (↗ f3). Die nach Dresden führende Strecke überquert südlich Kössern – interessant hier das barocke Jagdhaus – die Mulde und wechselt hinter Tanndorf wieder auf die südliche Flußseite.

Leisnig liegt reizvoll an der hier tief eingeschnittenen Freiberger Mulde. Das Bahnhofsensemble von 1867 mit Betriebs- und Dienstgebäude im Stil des Empfangsgebäudes von Grimma, Wasserstation und eigenständigem Lokschuppen in Holzbauweise ist im Ursprungszustand erhalten. Aus der Stadt ragen über dem Fluß und der Bahn das Schloß Mildenstein (Museum), die beiden spätgotischen Kirchen sowie die Dorfkirche Tragnitz hervor. Der Tiergarten im 1860 angelegten Miruspark und Leisnigs schöne Umgebung sind beliebte Ausflugs- und Naherholungsziele. Unmittelbar nach Verlassen des Bahnhofs führt die Strecke über die Mulde und durch das LSG „Freiberger Mulde–Zschopau". Naturschutzzonen dieses Gebietes befinden sich in der Nähe des Hp Klosterbuch – hier ist auch die Ruine einer romanischen Klosteranlage erhalten – und des Hp Westewitz-Hochweitzschen. Nach erneuter Flußüberquerung kurz hinter der Mündung der Zschopau in die Freiberger Mulde gelangt der Zug nach Döbeln, von Süden kommt die Strecke aus Karl-Marx-Stadt (↗ F6) hinzu. Der keilförmigen Bahnhofsanlage zwischen beiden Strecken ist im Osten das 1868/70 erbaute, restaurierte spätklassizistische Empfangsgebäude vorgelagert, zwei Ecktürme flankieren seine Eingangsfront im Rundbogenstil. Nach mehreren Stadtbränden ist Döbeln heute im wesentli-



Empfangsgebäude des Bahnhofs Döbeln Hbf



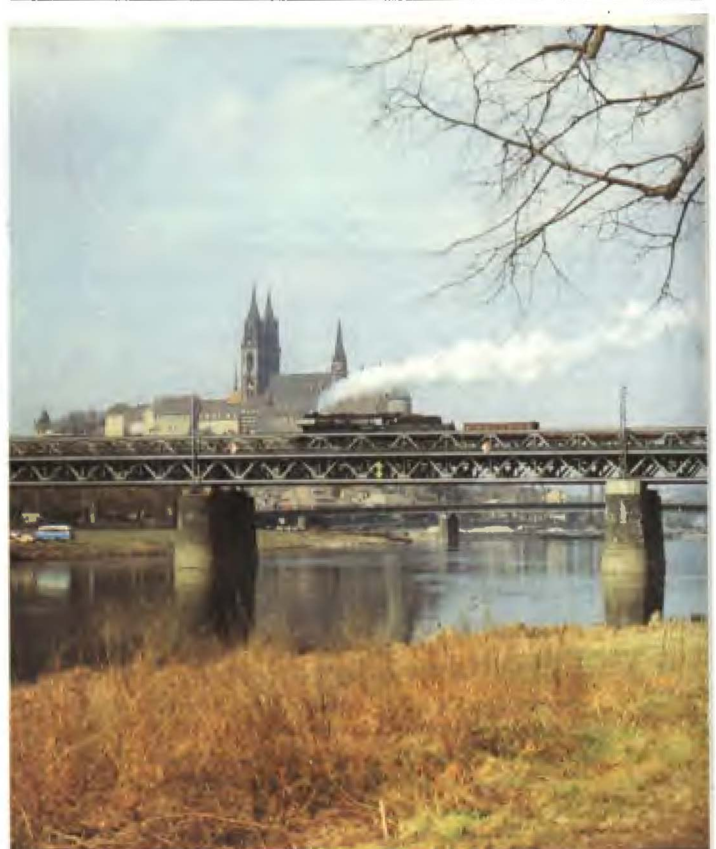


chen durch das 19. Jh. geprägt, neoklassizistisch sind das Rathaus von 1910 und das Theater; in der spätgotischen Stadtkirche ist der große Altar sehenswert.

Die Eisenbahn nach Riesa (↗ F6) zweigt nach Nordosten ab, während die Strecke nach Dresden südöstliche Richtung einschlägt und durch das Stadtgebiet von Döbeln führt. Vorbei an der langgestreckten Ortschaft Niederstriegis wird im engen Tal die Freiberger Mulde mehrfach überquert, und von Süden kommt die Nebenbahn aus Niederwiesa heran. Beide Strecken erreichen in großem Linksbogen den Bf Roßwein, der seit seiner Erbauung kaum verändert wurde. In der alten Tuchmacherstadt – heute mit vielfältiger Industrie – ist das vom Kloster Altzella erbaute Abtshaus, das später als Haus der Tuchmachergilde mit prächtigem Renaissanceportal versehen wurde, sehenswert. Im historisch geprägten Stadtkern ragen die Kirche und das im 19. Jh. umgebaute Rathaus hervor. Die Mulde wird noch mehrfach überquert, bevor kurz vor dem Bf Nossen von Norden die Nebenbahn aus Riesa über Lommatzsch hinzukommt. Der Bahnanschluß bewirkte in der 600 Jahre alten Stadt den industriellen Aufschwung. Die Geschichte Nossens ist eng mit dem Kloster Altzella verknüpft, das bis zu seiner Säkularisierung 1544 ein bedeutendes geistliches und kulturelles Zentrum der meißnischen Lande war. Seine Ruinen sind in den 1810 angelegten Landschaftspark einbezogen. Romanische Klosterportale wurden in den Renaissancebau der Stadtkirche eingefügt. Größtes Bauwerk ist indes das Schloß mit seinen Renaissance- und Barockbauten. Aus dem frühen 18. Jh. stammt auch die Muldebrücke, die allerdings später verändert wurde. Im östlichen Stadtgebiet überschreitet die Strecke ein letztes Mal den Fluß und führt auf die Hochebene. Am Bf Deutschenbora schwenkt die Trasse nach Nordosten und unterquert im Autobahndreieck nahe dem Abzweig Karl-Marx-Stadt–Dresden–Leipzig die Autobahn.

Es folgt der etwa 10 km lange, landschaftlich reizvolle Streckenabschnitt durch das landschaftsgeschützte Flußtal der Triebisch, vorbei am Bf Miltitz-Roitzschen, am rechts gelegenen, 261 m hohen Götterfelsen und an der nach ihm benannten Blockstelle. Bis zum Bf Meißen-Triebischtal besteht von Dresden elektrischer Zugbetrieb im Vorortverkehr nach S-Bahn-Tarif. Nahebei liegen die Werkstätten der Staatlichen Meißner Porzellan-Manufaktur. Die Schauhalle befindet sich in der Leninstraße. Über der im Elbtalkessel eingebetteten mittelalterlichen Stadt erheben sich auf dem Burgberg weithin sichtbar der gotische Dom und die Albrechtsburg. Als traditionsreiches künstleri-





Elbbrücke in Meißen mit Domberg und Albrechtsburg

sches, Industrie-, Bildungs- und Kulturzentrum hat Meißen besonders starken Touristenverkehr.

928 gründete Heinrich I. die Burg, 968 Otto I. das Bistum Meißen zur Kolonisierung des slawischen Landes. 1220 war Meißen bereits befestigt. Nach dem Dreißigjährigen Krieg erneuert, ist die Stadt seit 1710 mit der Porzellanherstellung berühmt geworden, die erste Manufaktur befand sich auf der spätgotischen Albrechtsburg (Museum). Sie ist mit ihren historischen Sälen und dem Wendelstein eines der bedeutendsten Baudenkmale in der DDR. Der mittelalterliche Dom birgt beachtenswerte Kunstschätze und Bildwerke, seine Turmspitzen wurden 1909 vollendet. Ihm schließen sich das ebenfalls spätgotische Bischofsschloß sowie die Domherrenhöfe an. Westlich und oberhalb des Stadtkerns befindet sich die Afranische Freiheit mit der gotischen Kirche. Am Markt, inmitten der Altstadt, stehen das spätgotische Rathaus und die gotische Frauenkirche mit ihrem barocken Turm, der ein Glockenspiel aus Porzellan trägt. In den engen Straßen und Gassen findet man schöne alte Bauten, z. B. das Fachwerkhaus der historischen Weinstube „Vincenz Richter", Treppen und Tore und große Speichergebäude.

Südlich, entlang der Altstadt, fährt der Zug über die 1925/26 erbaute, 260 m lange Elbbrücke in den Bahnhof ein. Nach links bietet sich ein prächtiger Blick auf das Ensemble des Doms und der Albrechtsburg. Die Architektur des 1928 errichteten Empfangsgebäudes gehört zu den hervorragenden Beispielen funktionell-sachlichen Bauens der 20er Jahre und wurde von Wilhelm Kreis gestaltet. In einem großen Bogen verläuft die Strecke südostwärts das Elbtal aufwärts, gegenüber auf dem hohen südlichen Elbufer steht die nach dem Dreißigjährigen Krieg erneuerte Burg Scharfenberg. Vorbei am Bf Neusörnewitz führend, vereinigt sich die Strecke mit der aus Leipzig über Riesa kommenden und verläuft zunächst im locker bebauten Siedlungsgebiet der Industrie- und Gartenstadt Coswig und anschließend durch Radebeul nach Dresden (↗ F7).

Dresden–Karl-Marx-Stadt



Die 79,7 km lange Strecke wurde zwischen 1855 und 1869 in mehreren Etappen fertiggestellt und quert die zahlreichen von Süd nach Nord verlaufenden Täler mit ihren aus dem Erzgebirge kommenden Flüssen. Die vielen Stützmauern und Brücken im Verlauf der Trasse brachten der Bahnlinie den Namen „sächsische Brückenstrecke" ein, und die zum Teil erheblichen Steigungen verleihen ihr den Charakter einer Gebirgsbahn. Güter- und Reiseverkehr sind auf dieser südlichen West-Ost-Verbindung gleichermaßen stark, und deshalb wurde die Strecke 1966 auf elektrischen Zugbetrieb umgestellt.

Unmittelbar am Hbf Dresden (↗ F15) überspannt die 1966 neu errichtete, 11 m hohe und 325 m lange Straßenbrücke aus Spannbeton das 70 m breite Bahnhofsvorfeld. Nach rechts verlaufen die Gleise zum Bf Dresden-Neustadt (↗ F7), und nach dem engen Linksbogen kommen von rechts wieder die Verbindungsgleise vom Bf Dresden-Neustadt hinzu. Rechts steht der 140 m hohe Schornstein eines Heizkraftwerkes, daneben die seit 1964 bestehende „Brücke der Jugend". Am Hp Dresden-Plauen tritt die Trasse in das Engtal der Weißeritz ein, auch als Plauenscher Grund bekannt. Hier mußte beim Bau der Trasse stellenweise der Fels gesprengt werden, um den nötigen Raum zu schaffen. Das Syenitgestein ist so fest, daß sich Stützmauern erübrigten. Rechts liegt ein großer Steinbruch, links folgt der Fels „Hoher Stein" und in ihm die einhundert Jahre alten Keller der Dresdner Brauereien sowie die Blockstelle Felsenkeller (km 3,8). An der Dresdner Stadtgrenze liegt das aus dem 18. Jh. stammende Eisenhammerwerk Dölzschen, und die 1921 durch Vereinigung von acht Dörfern entstandene Stadt Freital ist erreicht. Das Tal weitet sich zum Döhlener Becken. An der Abzweigstelle Freital Ost biegt nach links das bis Dresden-Gittersee verbliebene Reststück der „Windbergbahn" ab, so genannt nach dem 352 m hohen Windberg.

In den vergangenen 50 Jahren entwickelte sich aus dem Steinkohlebergbauort Freital eine bedeutende Industriestadt, das bekannte Edelstahlwerk liegt rechts der Bahn. Im Hintergrund ist noch eine Abraumhalde des Kohlebergbaues zu erkennen. Mit dem Bf Freital-Hainsberg tritt die Strecke ins enge Tal der Wilden Weißeritz, aus dem Rabenauer Grund kommt die Rote Weißeritz. Die nach Kurort Kipsdorf führende Schmalspurbahn (↗ f14) zweigt hier südwärts ab. Rechts der Strecke (km 10,9) erhebt sich der „Backofen", diese fast senkrechte Felswand ist ein Naturdenkmal. Auf den folgenden neun Kilometern bestimmen Gneis und Porphyrfelsen das Gesicht der Landschaft. Am Bf Tharandt biegt die Strecke in das enger werdende LSG „Tal der Wilden Weißeritz" südwärts ein, links das LSG „Tharandter Wald". Der 1811 angelegte forstbotanische Garten dient auch heute noch der forstwissenschaftlichen Akademie. Vor dem Zug liegt nun eine Steilrampe mit der für Hauptbahnen höchsten zulässigen Steigung von 1:40, teilweise sogar 1:39. Seit der Streckenelektrifizierung erübrigen sich die früher ab Tharandt eingesetzten Vorspann- oder Schiebelokomotiven auf dieser Steilstrecke. Sie klettert aus dem tief eingeschnittenen Tal in einer Länge von 11,6 km mit 228 m Höhenunterschied auf das hügelige Erzgebirgsvorland. Gewaltige Stützmauern sichern dabei abschnittweise den Bahnkörper gegen die steilen Talhänge und Schluchten.

Dem Bf Edle Krone folgt unmittelbar der 122 m lange Tunnel, dann wechselt die Strecke aus dem Tal der Roten Weißeritz ins Seerenbachtal. An der gleichnamigen Blockstelle (km 21,6) liegt der Seerenteich, vielbesuchter Platz im Tharandter Wald, dessen südliche Ausläufer jetzt durchfahren werden. Im Bf Klingenberg-Colmnitz – sein historischer, im typischen Landschaftsstil gehaltener Empfangsbau ist oft Vorbild für Eisenbahnmodellbauer – erreicht die Strecke 435 m über NN. Hier begann früher eine Schmalspurbahn nach Frauenstein.

Im nun weniger stark zergliederten Gelände beginnt der Brückenabschnitt über die zahlreichen Täler. Das erste wird auf dem 1860/62 erbauten, 23,8 m hohen und 147 m langen Viadukt überquert. Wie bei vielen Brücken dieser Landschaft verwendete man Sandstein und



Grauwacke als Baumaterial. Am Bf Niederbobritzsch führt die Trasse, in 26 m Höhe, über das Bobritzschtal auf dem neunbogigen, 175 m langen Viadukt, Bauzeit gleichfalls 1860/62. Nach einem bogenreichen Streckenabschnitt folgen unmittelbar hinter dem Bf Muldenhütten acht Viaduktbögen: Diese Brücke über die Freiberger Mulde ist 196 m lang und 42,80 m hoch, das 1862 errichtete Bauwerk beginnt in einem Gleisbogen mit 266 m Radius.

Beiderseits der Bahn liegen nun die Bauten des Freiberger Bergbau- und Hüttenkombinats, und zahlreiche Halden weisen auf das traditionsreiche Bergbaugebiet hin. Von Norden mündet das Gütergleis aus Halsbrücke, von Süden die Nebenbahn aus Holzbau ein, und der Bf Freiberg (Sachs) ist erreicht. Obwohl am neugotischen Empfangsgebäude die dekorativen Bauteile weitgehend beseitigt sind, steht das 1862 errichtete Gebäude unter Denkmalschutz. Als seit dem 12. Jh. bedeutende Bergbaustadt – „Mutterstadt" des sächsischen Silbererzbergbaues – war Freiberg im Mittelalter größte sächsische Stadt und ist auch heute noch mit seiner 1765 gegründeten Bergakademie ein traditionsreiches Produktions- und Kulturzentrum. Dies bezeugt vor allem der Dom – ein bedeutendes Baudenkmal sächsischer Spätgotik – mit seinen Bildwerken aus der Romanik, voran die „Goldene Pforte", mit der Tulpenkanzel aus der Spätgotik und der Bergmannskanzel aus der Renaissancezeit, mit der barock gestalteten Wettinischen Grabkapelle oder mit Silbermanns großartiger Orgel. Der gesamte Freiberger Stadtkern ist ein Denkmal der Stadtbaukunst. An seinem Nordwestrand das Schloß Freudenstein (Jugend- und Studentenclub), am Untermarkt neben dem Dom das Bergbaumuseum, am Obermarkt das Rathaus und Renaissancehäuser mit der alten Bergakademie. Sehenswert sind auch die weiteren gotischen Kirchen, Bürgerbauten und das Naturkundemuseum im Gellerthaus. Nahe der Stadt befinden sich zahlreiche Denkmale (Schauanlagen) des Bergbaus.

Am westlichen Stadtrand Freibergs zweigt nordwärts die nur noch dem Gütertransport dienende Strecke nach Nossen ab. Entlang der F 173 müssen erneut Täler und Flußläufe überbrückt werden: im Norden von Oberschöna das reizvolle Striegistal auf der Großbogenbrücke von 1866/68, auch Frankensteiner Viadukt genannt. Die siebzehn aus Sandstein gearbeiteten Gewölbe der Brücke haben nur eine

Hetzdorfer Viadukt



Dicke von 57 bis 78 cm. Mit der Länge von 348,5 m und der Gesamthöhe von 39 m, dabei lichte Höhe der Bögen 37,5 m, gehört sie zu den größten Eisenbahnbauten des 19. Jh. In den Orten Kleinschirma, Oberschöna und Frankenstein, die rechts und links der Strecke liegen, stehen barocke Kirchen mit beachtlicher Ausstattung. Kurz vor der kleinen Industriestadt Oederan wird die F 173 unterquert. Im Süden liegt auf steiler Kuppe im Erzgebirgsvorland das kurfürstlich-sächsische Jagdschloß Augustusburg mit seinen markanten vier Eckbauten (Museum, Jugendherberge), es wurde in der Renaissancezeit in nur vier Jahren vollendet und ist ein bedeutendes Baudenkmal.

Auf der weiterhin interessanten Strecke führt die Bahn zunächst in einem Bogen südlich um Oederan herum zum Bahnhof der Stadt. In ihr sind das Renaissance-Rathaus und die Silbermann-Orgel in der spätgotischen Kirche sehenswert. Die Strecke senkt sich ins Flöhatal und überquert (km 62,1) auf dem Hetzdorfer Viadukt die tief unten fließende Flöha und die Nebenbahn Flöha–Pockau-Lengefeld (↗ f13). 1866/68 aus Granit, Sandstein und Gneis erbaut, ist dieser Viadukt ein Meisterwerk der Brückenbauer. Das zweigleisige, 326 m lange Bauwerk liegt in einer Krümmung mit dem Radius von 750 m, ist 43 m hoch und besteht aus vier großen sowie 13 kleineren Bögen. Von der Brücke bietet sich ein weiter Blick ins Flußtal. Bei Falkenau kommt die Nebenbahn aus Pockau-Lengefeld an die Strecke heran, aus dem Zschopautal von Süden die Strecke aus Annaberg-Buchholz (↗ f11), und im Bf Flöha vereinigen sich die drei Bahnlinien. Die Strecke überquert dann die F 180 und nahe der Mündung der Flöha die Zschopau. Weiter führt sie am Struthwald entlang, nimmt von Norden die Nebenbahn aus Roßwein auf und erreicht den Industrieort Niederwiesa. Im Ort wird die F 173 gekreuzt. In einem Bogen führt die Trasse um Karl-Marx-Stadt-Hilbersdorf herum. Vorbei an den weiten Gleisanlagen des Rangierbahnhofs erreicht die Strecke gemeinsam mit den von rechts kommenden Trassen aus Riesa (↗ F6) und Leipzig (↗ F1) den Hbf Karl-Marx-Stadt (↗ F2).

(420)

Flöha–Annaberg-Buchholz–Bärenstein



Die 61,4 km lange Eisenbahnstrecke ist seit 1872 in Betrieb. Vom Bahnhof, am Südrand des an der Mündung der Flöha in die Zschopau gelegenen Städtchens, wendet sich die Bahnlinie nach Süden und erreicht das Zschopautal. Rechts, im Stadtteil Plaue, befinden sich Textilfabriken. Als markante Erhebungen treten links zunächst der Plauberg mit 437 m und dann der Galgenberg mit 447 m hervor, dahinter ragt der 516 m hohe waldbestandene Bergkegel von Augustusburg auf. Vom Bf Erdmannsdorf-Augustusburg führen eine bogenreiche Straße und die 1,2 km lange Standseilbahn (↗ S. 98) zur Stadt Augustusburg hinauf; südlich des Bahnhofs wird, links auf dem Berg, der kastellartige Bau des kurfürstlich-sächsischen Jagdschlosses sichtbar. Zwischen 1568 und 1572 erbaut, zeigt es heute nur noch Teile der einstigen Pracht; restauriert sind der Schloßhof, die Schloßkapelle sowie die historische Ausmalung im Venus- und im Hasensaal. Im Schloßinneren das Jagd- und Tierkundemuseum sowie das Zweitakt-Motorradmuseum, im Stallhof eine historische Kutschensammlung und das Brunnenhaus mit dem Göpelwerk.

Dem windungsreichen Flußlauf folgend, wird das LSG „Augustusburg Sternmühlental" durchquert, links liegen der Kunnersteinfelsen und der Hennersdorfer Knochen. Witzschdorf zieht sich rechts bis zur knapp 500 m hohen Götzhöhe hinan; vorbei am kleinen Industrieort Waldkirchen verläuft die Strecke in großen Biegungen und überquert den Fluß fünfmal. Die im Tal liegende Stadt Zschopau wird südlich umfahren, rechts sind die Burg Wildeck und der Turm der spätgotischen Stadtkirche sichtbar. Die traditionelle „Motorradstadt" ist heute durch die MZ-Krafträder bekannt, die Werksanlagen befinden sich südlich des Bahnhofs. Weiter geht die landschaftlich schöne Fahrt





Zug verläßt den Bahnhof Wolkenstein in Richtung Zschopau

durch das LSG „Oberes Zschopautal“ mit mehreren Überbrückungen des Gewässers und der Landstraße. Auf der Hanghöhe liegt links die nach einem Brand 1921 erneuerte Burg Scharfenstein oberhalb des gleichnamigen kleinen Industrieortes. Dichter Nadelwald bedeckt die Hänge des sich nun immer mehr verengenden Flußtals. Kurz vor dem Hp Warmbad kreuzt die Bahn die F 101 und schlängelt sich gemeinsam mit Fluß und Straße nach Wolkenstein – eine der ältesten Siedlungen des Erzgebirges. Während der Bahnhof des Kur- und Erholungsortes im Zschopautal liegt, breitet sich die Stadt mit dem spätmittelalterlichen, aber mehrfach umgebauten Schloß auf dem Felsplateau 80 m bis 100 m oberhalb des Flusses aus.

Südlich von Wolkenstein weitet sich das Zschopautal, und nach Südosten öffnet sich das Preßnitztal, in dem bis 1984 die Schmalspurbahn hinauf nach Jöhstadt fuhr. An der Einmündung des Pöhlbaches links der 586 m hohe Buchenberg. Der Zug gelangt im wieder engeren Tal zum Bf Thermalbad Wiesenbad, auf Grund seiner warmen heilkräftigen Quelle wurde der Ort eines der ersten deutschen Heilbäder. Nachdem die F 101 und die Zschopau zweimal überquert wurden, erreicht die Bahn, südlich am Ort Wiesa vorbei, den Hp Schönfeld-Wiesa. Die Schmalspurbahnstrecke von hier nach Thum ist stillgelegt. Die Strecke kreuzt die F 95, verläßt das Zschopautal südwärts und führt im engen Tal der Sehma aufwärts nach Annaberg-Buchholz. Links auf dem Hangplateau liegt Annaberg mit dem sich dahinter 832 m hoch erhebenden Pöhlberg, darunter im Tal Frohnau mit dem historischen Hammerwerk (↗ F4) und Annaberg-Buchholz unterer Bahnhof. Die vielfältige Industrie der alten Bergstadt bedingt umfangreichen Güterverkehr im Bf Annaberg-Buchholz Süd, der Lokschuppen zeigt an, daß hier die Einsatzstelle für Triebfahrzeuge ist.

Rechts zweigt die nach Aue führende Strecke (↗ F4) ab. Die Bahn verläuft in Richtung Bärenstein, im Sehmatal aufwärts. Entlang an den Straßendörfern Cunersdorf und Sehma, geht es anschließend mit merklichem Anstieg südlich um Cranzahl herum, wobei Tal und Ort auf der hohen Brücke überquert werden. Im Bf Cranzahl, mit seinem schiefergedeckten Empfangsgebäude, beginnt zugleich die Schmalspurstrecke nach Oberwiesenthal (↗ f12). Östlich erhebt sich der Bärenstein mit seinem Aussichtsturm. Während die beiden Orte Cranzahl und Bärenstein nur drei Kilometer Luftlinie auseinanderliegen, benötigt die Eisenbahn eine 10 km lange Strecke, um den Höhenunterschied von 53 m zwischen beiden Bahnhöfen zu überwinden. So schlägt die Trasse zunächst nördliche Richtung ein, kreuzt die F 95 und wendet sich im Bf Königswalde (Erzgeb) ob Bf wieder südwärts, durchfährt hinter dem Hp Kühberg den 94 m langen Tunnel und erreicht den Bf Bärenstein, nahe der Grenze zur ČSSR.

Cranzahl–Kurort Oberwiesenthal

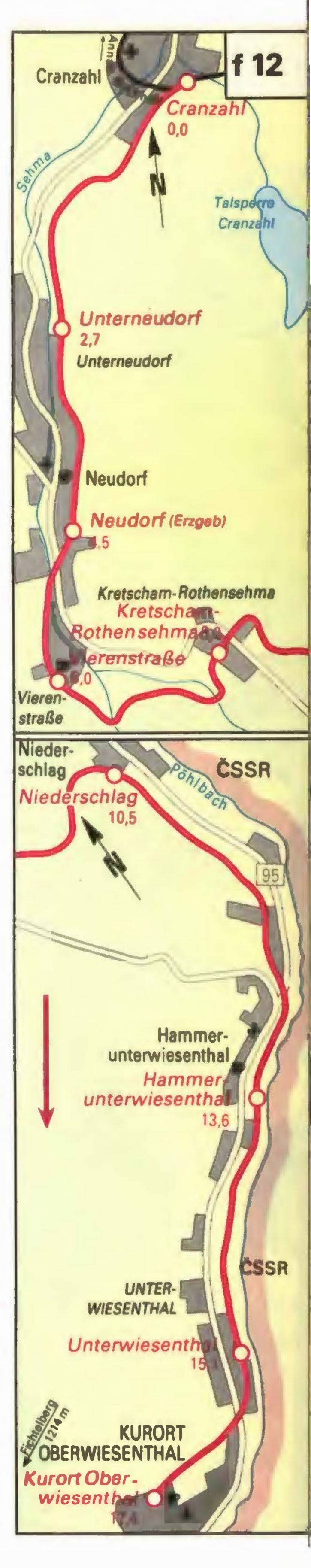
Vom Industrieort Cranzahl führt seit 1897 die 17,4 km lange 750-mm-Schmalspurbahn zum Kurort Oberwiesenthal, der höchstgelegenen Stadt der DDR. Sie „klettert" dabei 240 m empor. Seit ihrer Inbetriebnahme dient die Bahn vor allem dem Ausflugs- und Ferienreiseverkehr, und sie hat um die Jahrhundertwende wesentlich zur wirtschaftlichen und touristischen Entwicklung des Gebietes beigetragen. Die Gleisanlagen des 653 m über NN liegenden Schmalspurbahnhofs in Cranzahl befinden sich südlich vom Normalspurbahnhof (↗ f11). Parallel mit der Landstraße führt die Strecke zunächst im Sehmatal aufwärts und durch die langgestreckten Straßendörfer Unterneudorf und Neudorf. Etwa in Ortsmitte der Bf Neudorf (Erzgeb), am Südende, und nun bereits von Bergen umgeben folgt der Hp Vierenstraße. Er ist Ausgangs- und Endpunkt für Sommer- wie Winterwanderungen ins Fichtelberggebiet.

In einem großen Bogen verläßt die Strecke das Sehmatal und verläuft durch dichten Nadelwald und mit größer werdenden Steigungen zum Fichtelbergmassiv. Der Bf Kretscham-Rothensehma gehört noch zur Gemeinde Neudorf; er liegt bereits 792 m über NN. Beim Bf Niederschlag gelangt die Strecke in Grenznähe zur ČSSR. Hoch oben am Hang hat sie das Pöhlbachtal erreicht und führt, parallel zur F 95, noch weiter aufwärts. Hammerunterwiesenthal und Unterwiesenthal sind die nächsten Stationen mit Verladeeinrichtungen für die Holzindustrie. Nach Straßenkreuzungen in den Orten kommt rechts über den nahen Hängen der 1214 m hohe Fichtelberg ins Blickfeld, südlich gegenüber der Klinovec (ČSSR). Nach weiterem Anstieg, die F 95 überquerend und am Sparringberghang entlang, stampft der Zug über den hohen stählernen Viadukt von Oberwiesenthal – der letzten und größten der fünf Brücken dieser Strecke. Links dehnt sich die Urlauberstadt zum Fichtelberghang und in den Zechengrund hinein, rechts sieht man das Neubaugebiet Sparringberg. Die Strecke endet im Bf Kurort Oberwiesenthal, am Empfangsgebäude wird seine Höhe angegeben mit 893,962 m über NN.

Die waldreiche Umgebung und Höhenlage, vor allem aber der hier länger als fünf Monate liegende Schnee, ließen die einstige Bergbaustadt zum vielbesuchten Wintersportort und sommerlichen Urlauberziel werden. Der alte Stadtkern um den Markt trägt historisches Gepräge, an seinen Rändern entstanden in den letzten beiden Jahrzehnten viele moderne Wohnbauten und Touristenherbergen. Die Fichtelberg-Schwebebahn (↗ S. 98) besteht seit 1924 und bringt auf ihrer 1173 m langen Seilstrecke die Fahrgäste 303 m hoch über den Ort zum 1967 neu errichteten Fichtelberghaus, wo ihnen – gutes Wetter vorausgesetzt – die DDR zu Füßen liegt.

Viadukt in Oberwiesenthal, erbaut 1897







Flöha–Pockau-Lengefeld– Neuhausen (Erzgebirge) / Marienberg

Die Eisenbahnstrecken von Flöha nach Neuhausen durch das Flöhatal und im Pockautal nach Marienberg sind auf den Abschnitten bis Marienberg und Olbernhau seit 1876 in Betrieb; Olbernhau–Neuhausen wurde erst 1895 fertiggestellt.

Vom Bf Flöha (↗ F10) geht die Fahrt in östliche Richtung, fast parallel zur elektrifizierten Hauptstrecke nach Dresden. Während diese an Höhe gewinnt, verbleibt die Nebenbahn nördlich davon und dicht am Fluß verlaufend im Talgrund. Am Bf Falkenau (Sachs) steht gegenüber dem Empfangsgebäude eine große Baumwollspinnerei. Das Gleis der Nebenbahn und die Flöha biegen hier nach Süden ab und werden auf dem 325 m langen Hetzdorfer Viadukt von der Hauptstrecke Karl-Marx-Stadt–Dresden (↗ F10) überquert. Vom Bf Hetzdorf (Flöhatal) aus lohnt eine Wanderung durch die Hetzdorfer Schweiz mit Blick auf den Bahnhof und die Reste der 1968 stillgelegten, durch das Lößnitztal bis nach Eppendorf führenden, ehemals 9,7 km langen Schmalspurbahn.

Nahe dem Bf Hohenfichte ist links eine überdachte hölzerne Straßenbrücke zu sehen, die über die Flöha führt. Die Strecke geht weiter durch den Lohwald, an der Lohmühle vorbei und überquert den Fluß vor dem Bf Leubsdorf (Sachs). Westlich von Schellenberg liegt, hoch über der kleinen Stadt, Schloß Augustusburg (↗ F11). Auf zahlreichen Brücken folgt nun das Gleis den engen Windungen der Flöha durch die felsige Landschaft. Die Bahnstationen tragen hier oft Doppelnamen, da die zugehörigen Orte beiderseits des Flußtales liegen, der Bf Grünhainichen-Borstendorf ist ein Beispiel dafür: Grünhainichen dehnt sich mit der unmittelbar am Bahnhof gelegenen Papierfabrik rechts der Strecke aus, Borstendorf zieht sich links weit in ein Seitental hinein. Das Mühlengebäude nahe dem Hp Floßmühle wird im ursprünglichen Sinne genutzt.

Das LSG „Saidenbachtalsperre", der schönste Teil des Flöhatals, ist erreicht. Links der Strecke verläuft ein Wanderweg zur Talsperre. Die beiden zum Bf Reifland-Wünschendorf gehörenden Orte liegen auf der Hochfläche beiderseits des Tales. Rechts taucht im Wald Schloß Rauenstein (Kinderkurheim) auf. Vom Hp Lengefeld-Rauenstein führt die Straße zur etwa 100 m höher liegenden Stadt durch einen 40 m langen Tunnel unter dem Schloßhügel hindurch. Neben der 1933 fertiggestellten Saidenbachtalsperre mit ihrer 48 m hohen Sperrmauer sind zwei weitere Stauseen beliebte Ausflugsziele in der waldreichen Umgebung.

Ein technisches Denkmal im Ort ist das Kalkwerk Lengefeld mit Brennöfen aus dem 19. Jahrhundert. Rechts der Strecke mündet nun der Saidenbach in die Flöha. Das Tal weitet sich, und rechts über ihm ist die Aussichtskanzel des Jüdensteins zu sehen. Die Bahn kreuzt die Flöha und bald darauf die F 101, um am Nordrand von Pockau zum Bf Pockau-Lengefeld zu gelangen. Der im Tal an der Mündung der Pokkau in die Flöha liegende beliebte Erholungsort zeichnet sich durch mildes Klima aus.

Die alte Ölmühle ist technisches Museum, moderner Hauptindustriezweig die Meßelektronik. Im Bahnhof zweigt südwärts das Gleis nach Marienberg (s. nächste Seite) ab.

Die Strecke nach Neuhausen/Erzgeb. verläuft in Richtung Osten und überquert die Flöha in einem breiten Wiesental. In vielen Bögen geht es, am Hp Nennigmühle sowie am Hp Blumenau vorbei, nach Olbernhau, das bereits in der Kammregion des Erzgebirges liegt. In der Stadt besitzt die Metallverarbeitung eine lange Tradition. Bereits 1537 wurde die Saigerhütte zur Raffinierung des erzgebirgischen Schwarzkupfers gegründet. Als technische Schauanlage blieb neben dem Denkmalensemble der Saigerhütte das Kupferhammerwerk Grünthal erhalten. Heute ist Olbernhau Ferienort und zugleich ein Zentrum der erzgebirgischen Holzindustrie.

Nahe dem Bf Olbernhau-Grünthal erreicht die Strecke die Grenze zur ČSSR und führt ein Stück an ihr entlang, um über den Hp Ober-



neuschönberg, durch dichte Wälder und vorbei am Hp Heidersdorf (Erzgeb) zum Bf Seiffen (Erzgeb) zu gelangen. In einem Rechtsbogen sieht man rechts den 787 m hohen Schwartenberg mit Fernsehumsetzer und Berggaststätte. Der Kurort Seiffen, weltbekannt durch die hier hergestellten gedrechselten Holzfiguren und Weihnachtspyramiden, ist erreicht.

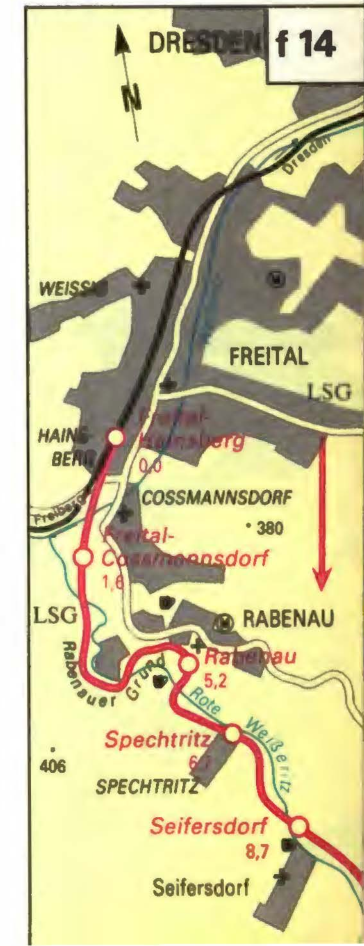
Als Schauanlage zur Produktionsgeschichte sind hier das Reifendrehwerk von 1760 sowie das erzgebirgische Spielzeugmuseum neben der barocken Kirche besondere Anziehungspunkte. Bei Weiterfahrt tauchen bald die Türme von Kirche und Schloß Purschenstein auf, das nach einem Brand barock ausgestaltet wurde, und der Zug fährt in den Bahnhof (543 m über NN) des kleinen Industrieortes Neuhausen ein.

Vom Bf Pockau-Lengefeld nach Marienberg folgt die Bahnlinie dem Lauf der Pockau aufwärts, wobei der Flußlauf und die Straße mehrfach gekreuzt werden.

Nach etwa vier Kilometern sind rechts der mittelalterliche Bergfried der Ruine Lauterstein und westlich davon der Ort Lauterbach zu sehen. Kurz vor dem Bf Zöblitz-Pobershau liegt links der Fels Lauterstein (Aussichtspunkt). Vom Bahnhof aus führt ein schöner Wanderweg in das Tal der Schwarzen Pockau; Bahnlinie, Straße und Fluß durchziehen den Hüttengrund und kreuzen sich gegenseitig mehrmals. Rechts ragt weithin sichtbar der Turm der Kirche von Marienberg empor. Östlich um die Stadt herum erreicht die Strecke den unmittelbar an der F 174 liegenden Bf Marienberg (Sachs) und hat damit von Pockau aus 187 m Höhenunterschied bewältigt. Die historische Bergstadt entstand als Tochtergründung Annabergs und wurde seit 1521 mit den rechtwinklig sich schneidenden Straßen um den quadratischen Marktplatz angelegt. Er ist einer der größten historischen Plätze im sächsischen Bergbaugebiet. Sehenswert ist das Renaissance-Rathaus.

(309)

Freital-Hainsberg–Kurort Kipsdorf



Diese 750-mm-Schmalspurstrecke ist die zweitälteste Schmalspurbahn im Netz der Deutschen Reichsbahn und seit 1883 in Betrieb. Die Weißeritzbahn erschließt drei große Ausflugsgebiete: den Rabenauer Grund, die Talsperre Malter und das obere Erzgebirge. Von Freital-Hainsberg (184 m über NN) ausgehend, führt die 26,1 km lange Strecke in teilweise beträchtlichen Neigungen und über 40 Brücken hinauf zum 533 m über NN gelegenen Kurort Kipsdorf. Sie entstand für den Touristen- und Reiseverkehr, und erst als 1906 der Rollbock- und später der Rollwagenverkehr eingeführt wurden, gewann der Gütertransport an Bedeutung. Gegenwärtig belegen täglich sieben Reisezugpaare, sechs Güterzüge und zwei gemischte Züge die Strecke.

Der Schmalspurbf Freital-Hainsberg liegt unterhalb des Dammes, auf dem die Hauptbahn nach Dresden (↗ F10) führt, und ist vom Bahnhof der Normalspurstrecke aus gut einsehbar. Lokschuppen und Bekohlungsanlage für die Schmalspur-Dampflokomotiven liegen an seinem westlichen Ende. Unmittelbar danach überquert die Strecke die Wilde und die Rote Weißeritz, deren Lauf sie flußaufwärts folgt. Beim Hp Freital-Coßmannsdorf beginnt der fast 5 km lange romantische Rabenauer Grund, ein Naturschutz- und beliebtes Naherholungsgebiet. Die Rote Weißeritz hat hier im Erzgebirgsgneis das mehr als 100 m tiefe Engtal ausgewaschen. Dicht am Hang steigt die Bahntrasse beträchtlich an. Durch den „Einsiedler", der Sage nach ein felsiger Wohnplatz eines Eremiten, verlief bis 1906 ein 18 m langer Tunnel. Er wurde gesprengt, um den Rollfahrzeugen mit den aufgesetzten normalspurigen Güterwagen die Streckenbenutzung zu ermöglichen. Im Bf Rabenau (250 m über NN) befindet sich der Gleisanschluß zur seit dem 16. Jh. hier traditionellen Möbelindustrie, am jenseitigen Talrand auf historischem Mühlengelände die Gaststätte „Rabenauer Mühle".





Schmalspurbahn Freital-Hainsberg–Kurort Kipsdorf

Nun führt die Strecke in den Spechtritzgrund, und kurz vor dem Hp Spechtritz liegt die „Goldstampfe", ein mächtiger Felsblock im Flußbett, bei dem früher goldhaltiger Sand gefunden worden sein soll. Die „Spechtritzmühle" (Gaststätte) war bis 1885 Öl- und Schneidemühle und erhielt schon 1881 die Schankkonzession. Nächster interessanter Streckenabschnitt ist der Seifersdorfer Grund: Rechts reichen die Feldfluren zunächst bis fast zur Talsohle herab, links stehen schroffe, bewaldete Gneisfelsen, am Kilometer 8,4 ragt der „Trompeterfelsen" auf. Bis unterhalb der Talsperre Malter erstreckt sich das LSG „Rabenauer Grund". Beim Bau der Hochwasserschutzsperre wurde 1908/13 die Bahntrasse von der West- auf die Ostseite des Tales verlegt und bis etwa zwei Meter über den höchsten Staupegel angehoben. Die Sperrmauer ist 34 m hoch und 193 m lang, die Wassertiefe beträgt hier 28 m. Strandbäder, Gaststätten, Campingplatz und Bootsausleihe sind vom Bf Malter aus gut zu erreichen. Der Bf Dippoldiswalde liegt 343 m über NN. Die mehr als 750 Jahre alte Stadt ist in ihrer mittelalterlichen Grundgestalt erhalten. Aus der Spätgotik sind Rathaus und Stadtkirche, noch spätromanisch ist die Nikolaikirche, nahe dem Bahnhof. Im Barockbau der alten Lohgerberei befindet sich das Museum. Dippoldiswalde ist Kreuzungspunkt vieler, zum Teil alter Straßen. Vom Busbahnhof an der Altenberger Straße führen 24 Buslinien zu den umgebenden Orten und Städten. Auf den folgenden sieben Kilometern geht die Fahrt größtenteils parallel zur F 170, und dabei werden rund 100 m Höhendifferenz überwunden. Vorbei am Hp Ulberndorf verläuft die Bahnlinie auf neuer Trasse, zwischen Obercarsdorf und Buschmühle wurde sie während des ersten Weltkrieges auf das linke Weißeritzufer verlegt. Dabei entstand der Bf Schmiedeberg (Bz Dresden) neu. Von ihm aus war eine Zweigstrecke durch das Pöbeltal geplant, die nicht fertiggestellt wurde. Teile des vorbereiteten Bahnkörpers kann man noch sehen. Am Ortseingang von Schmiedeberg steht das markanteste Bauwerk der Strecke: der 1924/25 erbaute Viadukt von 191 m Länge und 10,30 m Höhe. Oberhalb des Ortes liegt der Gleisanschluß zum Tempergußwerk, dem einstigen Schmiedeberger Eisenwerk.

Über den Hp Buschmühle, wo der Quarzporphyr in einem riesigen Steinbruch als gelblichrote Wand sichtbar wird, zieht sich die Strecke im nun engen Tal gemeinsam mit der F 170 mit einer Steigung von 1:40 zwischen hohen Waldhängen zum Bf Kurort Kipsdorf hinan. Er wurde 1932/35 wegen des stärker gewordenen Ausflugs- und Wintersportverkehrs neu gestaltet. Oberhalb der alten Endstation mußten für seine Anlage mehr als 40000 Kubikmeter Fels aus den Weißeritz-Talhängen gebrochen werden. Die sechs Gleise mit zwei Doppelbahnsteigen enden am südlichen Bahnhofskopf vor dem teilweise in den Berg hineingebauten querstehenden Empfangsgebäude. Es ist in sachlichem Heimatstil gestaltet und fügt sich dem Kurort mit seinen teils traditionellen Pensionsbauten ein.

Dresden–Schöna



Der Abschnitt der „Sächsisch-Böhmischen Eisenbahn" von Dresden bis an die Grenze zur ČSSR ist nicht nur eine der ältesten Bahnstrekken auf dem Gebiet der DDR, mit ihrem Bau verbanden sich zugleich die industrielle Entwicklung des Elbtals oberhalb Dresdens sowie die touristische „Eroberung" des Elbsandsteingebirges durch Kletterer und Bergsteiger. Die 48,6 km lange Strecke weist keine nennenswerten Steigungen auf. Um so eindrucksvoller sind für den Reisenden der Übergang von der Industriekonzentration zwischen Dresden und Pirna und aus dem breiten Talkessel zu den landschaftlichen Schönheiten im sich verengenden Elbtal: vor allem links in Fahrtrichtung zeigt sich das Elbsandsteingebirge wie ein Panorama. Von Dresden bis Pirna ist die Strecke seit 1848, weiter bis Krippen seit 1850 und schließlich bis Schöna seit 1851 in Betrieb. Heute verkehren auf ihr als einem Teil der Transit-Magistrale internationale Schnellgüterzüge sowie täglich 13 Zugpaare des internationalen Reiseverkehrs.

Neben Berlin und Leipzig/Halle ist Dresden einer der großen Eisenbahnknoten der Deutschen Reichsbahn. Schienenwege zwischen dem Balkan und Skandinavien, Ost- und Westeuropa kreuzen sich hier. Neben- und Vorortbahnen erschließen das Umland und die städtische Umgebung zum S-Bahn-Tarif. Der Bf Dresden-Friedrichstadt ist einer der größten Rangierbahnhöfe der Deutschen Reichsbahn.

Die Entwicklung Dresdens als sächsische Residenz und mit ihr die barocke Baukunst, der Reichtum an Kunstschätzen und nicht zuletzt die Landschaft des Elbtals trugen zum Ruf Dresdens als „Elbflorenz" bei. Allein die Bauten und historischen Ensembles zu nennen, die – nach der unermeßlichen Zerstörung der Stadt am 13. Februar 1945 durch anglo-amerikanische Bomben – wiedererstanden und restauriert wurden, hieße, den Rahmen des Textes zu sprengen.

Aus der mittelalterlichen Siedlung am Elbübergang entstand vor allem seit 1694 – dem Jahr des Regierungsantritts August des Starken – die wohl einheitlichste und zugleich vielfältigste Barockstadt nördlich der Alpen. Ihre Bautradition wirkte bis an die Schwelle unseres Jahrhunderts fort – man beachte nur den neubarocken Hauptbahnhofsbau. Nur einige der großen aus Trümmern wiedererstandenen Baudenkmale seien genannt: Der Zwinger mit der Semperschen Gemäldegalerie – darin die weltberühmte Kunstsammlung der Dresdner Galerie – bildet gemeinsam mit der barocken Hofkirche und dem großartigen Neurenaissancebau der Semperoper eines der beeindruckendsten Platzensembles. Es setzt sich fort in der Brühlschen Terrasse mit der Kunstakademie und dem Albertinum, in dem sich die Sammlung des „Grünen Gewölbes" befindet. Vom Elbufer aus erkennt der Besucher, daß die Terrasse auf den mächtigen Festungswerken entstand. Die Hauptachse der Stadt führt vom Schloß über den Altmarkt mit Kreuzkirche und Rathaus durch die neu gestaltete Prager Straße einerseits zum Hauptbahnhof, in der anderen Richtung über die Elbbrücke, vorbei am Blockhaus, dem sich das Hotel „Bellevue" anschließt, und am Standbild August des Starken, dem „Goldenen Reiter", in Dresden-Neustadt durch die zum Teil historisch erhaltene Straße der Befreiung.

Landschaft und Architektur spielen seit der Barockzeit in Dresden eine gleichgewichtige Rolle: Der „Große Garten" mit seinen Bau- und Bildwerken, die Schlösser und Gärten von Pillnitz, der Park in Großsedlitz, aber auch die Gartenanlagen des 19. Jh. in Loschwitz und an den Elbhängen belegen es auf ihre eigene Weise. Keinesfalls sind in der Kunststadt einige bauliche Absonderlichkeiten zu übersehen: die „Moschee" der Zigarettenfabrik steht unmittelbar an der Eisenbahn zwischen Neustädter und Hauptbahnhof; das „Blaue Wunder" ist als Stahlfachwerkbrücke von 1891/93 ein bedeutendes technisches Bauwerk; 1895 wurde, gleichfalls in Loschwitz, die 544 m lange und 95 m Höhenunterschied überbrückende Standseilbahn (↗ S. 97) zum Stadtteil „Weißer Hirsch" erbaut. In diesem Stadtteil steht das Hotel „Luisenhof", das in Gestalt eines Dampfschiffes die Talkante beherrscht; 1901 kam dicht dabei die 254 m lange Schwebeseilbahn nach Ober-

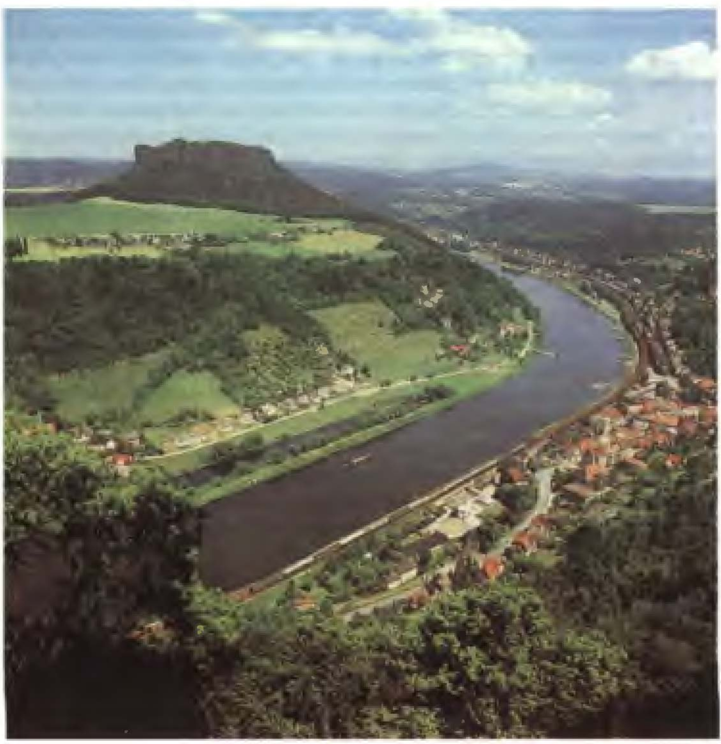


loschwitz (↗ S. 97) hinzu. Beide historischen Bahnen sind in Betrieb. Das Verkehrsmuseum im Johanneum, mitten in der Stadt, birgt neben vielen technischen Zeugnissen auch die älteste original erhaltene sächsische Dampflokomotive von 1861. Im Süden der Dresdner Altstadt liegt der stattliche Dreihallenbau des Hbf Dresden mit dem 1892/98 erbauten Empfangsgebäude, im Kriege zerstört und architektonisch reduziert wiederhergestellt. Als Durchgangs- und Kopfbahnhof angelegt, hat er 14 allerdings nicht durchgehend numerierte Hauptbahnsteige und drei Außenbahnsteige. Die Durchgangsgleise führen durch die rechts und links der großen Mittelhalle angeordneten Seitenhallen, während die Kopfgleise, 4,5 m tiefer liegend, in der großen Mittelhalle am Querbahnsteig enden (↗ S. 40).

Vom Hauptbahnhof reicht nach Norden der Blick auf die Prager Straße mit den neuen Hotelbauten, im Hintergrund Kulturpalast, Rathaus und Altstadt. Südlich liegen die Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List" und auf den Höhen die Technische Universität jenseits der Russischen Kirche. Die Bahn führt durch das industrialisierte Stadtgebiet und Vorortstationen, wobei deutlich wird, daß Dresden aus dem verwaltungsmäßigen Zusammenschluß vieler dörflicher und kleinstädtischer Einzelsiedlungen zur Großstadt erwuchs. Jenseits der Elbe, auf der Wachwitzer Höhe, der 1969 fertiggestellte, 252 m hohe Fernsehturm, unterhalb der barocke Park und Schloß Pillnitz. Neben den Streckengleisen verlaufen Industrieanschlußbahnen, in Dresden-Reick auf einem Brückenbauwerk zwischen dem Güterbahnhof und den Industriestrecken, im Bf Heidenau als Tunnelstrecke unter der zweigleisigen Hauptbahn hindurch. Hier beginnt auch die interessante „Müglitztalbahn" nach Altenberg (↗ f16).

Vor Pirna zweigt rechts ein Gütergleis zum Hartpappenwerk Langhennersdorf ab. Den Güterbahnhof und die Industrie von Pirna verbindet gleichfalls ein Brückenbau. Über die 1875 errichtete Elbbrücke führt die eingleisige Nebenstrecke nach Dürrröhrsdorf. Etwa 600 m östlich des Bf Pirna steht das älteste erhaltene Bahnhofsgebäude, 1848 von der Sächsisch-Böhmischen Eisenbahn erbaut: Ein zweigeschossiger Flügelbau und ein Teil des Zwischentraktes der ursprünglich dreiteiligen Gebäudegruppe sind heute Sitz der Bahnmeisterei

Blick vom Königstein auf die Stadt und das Elbtal mit dem Lilienstein



Pirna. Das Empfangsgebäude des heutigen Bahnhofs zeigt gleichfalls den charakteristischen spätklassizistischen „Bahnhofsstil" der sächsischen Eisenbahnbauten. Die Stadt ist ein reizvolles Ensemble historischer Straßen, Plätze und Bauten. Hoch über ihrem regelmäßig angelegten Kern steht die ehemalige Festung Sonnenstein, die nach den Schäden aus dem Dreißigjährigen Krieg mehrfach erneuert wurde. Herausragende Baudenkmale sind die spätgotische Stadtkirche, auf dem Marktplatz die Gebäudegruppe des in der Renaissancezeit umgebauten Rathauses und der Bau der Dominikanerkirche (Museum).

Ab Pirna verändert sich das Landschaftsbild grundlegend: Industrieanlagen fehlen jetzt völlig, und die Strecke führt im immer enger werdenden Durchbruchtal der Elbe durch das Elbsandsteingebirge, die Sächsische Schweiz. Bewaldete Hänge und bizarre hohe Felswände treten so dicht an den Gleiskörper heran, daß die Fahrleitung teilweise durch Sonderkonstruktionen an den mächtigen Stützmauern angebracht werden mußte oder die Leitungsmaste nur auf einer Bahnkörperseite aufgestellt sind. Lange Ausleger reichen von ihnen aus über beide Gleise.

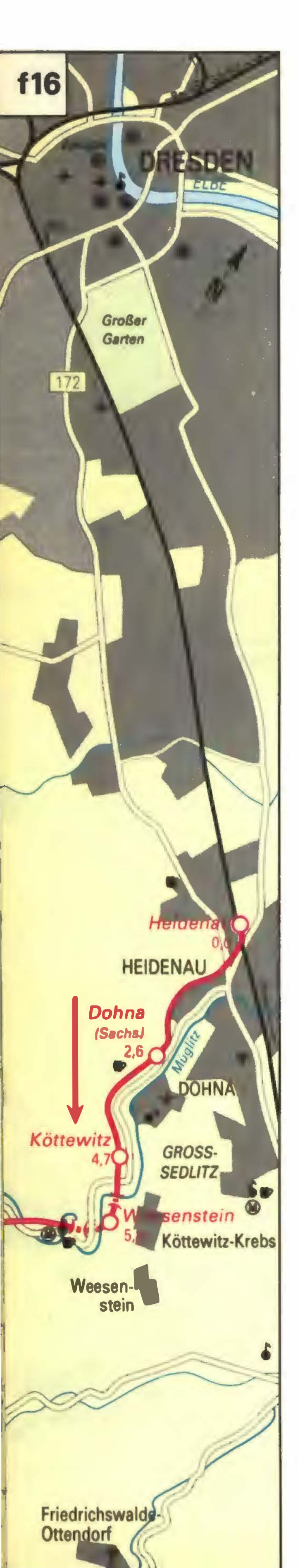
Die Strecke bleibt rechts der Elbe und folgt jedem Flußbogen. Mit dem Hp Stadt Wehlen (Sachs) tritt sie in das Felsengebiet ein. Noch vor dem Bf Kurort Rathen (Kr Pirna) erblickt man links über dem Tal die vielbesuchten und von Bergsteigern bestiegenen Felskegel der Bastei mit der gemauerten Brücke und dem Restaurant. In zwei weiten Bögen geht es am reizvoll gelegenen Kurort Rathen zwischen den beiden Tafelbergen des 360 m hohen Königstein rechts und dem 415 m hohen Lilienstein hindurch. Bis weit über den Bf Königstein (Sächs Schweiz) hinaus tragen Kunstbauten – eine steinerne Bogenarchitektur – den Bahnkörper 5,5 m hoch über dem hochwassergefährdeten Ufer. Während sich die Stadt auf dem südlichen Elbufer in einen kleinen Talkessel schmiegt, liegt hoch darüber die Festung Königstein. Der gewaltige Festungsbau wurde auf dem Tafelbergplateau von etwa 550 m Länge und 300 m Breite im 16. Jh. angelegt und bis zum vorigen Jahrhundert immer wieder ausgebaut. Ältester Teil ist die Georgenburg mit der gestaffelten Eingangsanlage aus drei Zugbrücken und dem Zwinger (Museum). Der 1562 von Freiberger Knappen angelegte Brunnen ist 152,5 m tief in den Sandsteinfelsen gehauen. Seit dem 18. Jh. diente die Festung auch als Gefängnis: Böttger, der „Erfinder des Porzellans", wurde 1706/07 hierher gebracht, eine Gedenkstätte erinnert an August Bebels Inhaftierung im Jahre 1874.

Nach einem Rechtsbogen wird eine alte Brücke über die Elbe sichtbar, über die nur noch das Gleis nach Neustadt führt. Rechts der Strecke kommt die F 172 den Talhang herab und überquert auf der 1975 erbauten Spannbetonbrücke die Gleisanlagen in Richtung Bad Schandau.

Auf der Fähre gelangt man vom Bahnhof an das nördliche Flußufer, wo sich die Stadt mit ihren Kur- und Erholungsheimen entlang der Elbe und bis ins enge Kirnitzschtal erstreckt. 1798 entstand hier das erste Badehaus an den heilkräftigen Quellen, und mit Einführung des Dampfschiffverkehrs wurde Bad Schandau touristischer Mittelpunkt des Elbsandsteingebirges. Interessant sind die spätgotische Stadtkirche und das Heimatmuseum mit seiner Ausstellung zur Entwicklung des Klettersports und der Elbeschiffahrt. Vom Stadtmühlenplatz fährt die Kirnitzschtalbahn in 30 Minuten zum 8 km entfernten Lichtenhainer Wasserfall.

Bad Schandau ist im Reise- und Güterverkehr Grenzstation zur benachbarten ČSSR. Täglich passieren über 60 Güterzüge den Bahnhof in beiden Richtungen. Am Hp Krippen dehnt sich der Grenzgüterbahnhof über etwa 1 km Länge aus. Auf der linken Elbseite erhebt sich die beeindruckende „Wand" des Schrammstein-Massivs, nach einem weiten Rechtsbogen ist rechts die 355 m hohe Kaiserkrone sichtbar. Am Hp Schmilka-Hirschmühle liegt, jenseits der Elbe, ein Straßenübergang zur ČSSR, die Flußmitte bildet hier die Grenze. Hinter dem Hp Schöna (hier enden die Personenzüge von Dresden) geht es an der Gelobtbachmühle vorbei, wo das Bächlein in die Elbe mündet. Die Grenze zur ČSSR wird überschritten, und die Züge fahren in die ČSSR und weiter entlang der Labe (Elbe) in Richtung Děčin.





Heidenau–Altenberg

In vielen Veröffentlichungen wurde früher die Müglitztalbahn als eine der landschaftlich schönsten Schmalspurstrecken in Sachsen bezeichnet – und in der Tat verdient die Bahn so hohe Wertschätzung. 1890 war sie von Mügeln, heute Heidenau eingemeindet, nach Geising angelegt und 1923 von hier nach Altenberg verlängert worden. Ihr Gleis verlief durch eine wildromantische Landschaft in einer tiefen, oft engen Talsohle, wobei einzelne Abschnitte auf Stützpfeilern direkt über dem Bergbach oder unmittelbar an Felswänden entlanggeführt wurden. Hochwasserschäden, aber auch der wachsende Touristenverkehr bildeten 1935 den Anlaß zum Umbau der Strecke auf Regelspur. Dabei wurde bis 1938 die Linienführung begradigt und die Strecke einige Meter über der Talsohle neu trassiert. Inzwischen haben Diesellokomotiven die eigens für die Müglitztalbahn angeschafften schweren Personenzug-Dampflokomotiven abgelöst. Dennoch ist auch heute die Fahrt durch das Tal hinauf zum Erzgebirgskamm reizvoll. Auf der 38 km langen Strecke hat der Zug bei andauernder Steigung einen Höhenunterschied von 634 m zu schaffen, er fährt durch fünf Tunnel, zahlreiche Einschnitte, über 15 größere und 23 kleine Brücken sowie viele Dämme.

Eisenbahntouristen benutzen die Müglitztalbahn und die Weißeritzbahn gern zu Rundreisen: Von Dresden fährt man über Heidenau (↗ F15) bis Altenberg, wandert von hier etwa zehn Kilometer zum Kurort Kipsdorf, benutzt die Schmalspurbahn bis Freital-Hainsberg (↗ f14) und weiter die normalspurige Eisenbahn nach Dresden (↗ F10).

Empfangs- und Stellwerksgebäude der Müglitztalbahn sind vorwiegend in landschaftstypischem Stil gehalten, ihre Giebel schmücken Reliefs oder Putzbilder. Bei Stellwerksgebäuden ist – wie an vielen Wohn- und Bauernhäusern dieser Landschaft – das Erdgeschoß weiß geputzt, während das Obergeschoß mit Schieferplatten verkleidet wurde.

Nach Verlassen des Bf Heidenau (120,5 m über NN) biegt die Strecke südwärts ins Müglitztal ein. Bemerkenswert sind bei Dohna die tiefen Einschnitte für das Gleis. Jenseits der Landstraße und des Flusses liegt auf dem Bergsporn die alte Stadt Dohna. Von der mittelalterlichen Burg blieben die Grundmauern und ein mächtiger Rundturm stehen. Bis zum Hp Köttewitz hat der Zug die erste größere Steigung zu nehmen, ihr folgt vor dem Hp Weesenstein der erste, 198 m lange und kurz danach der zweite, 240 m lange Tunnel. Rechts zeigt sich, auf hohem Fels über der Müglitz, Schloß Weesenstein. Die mittelalterliche Wohnburg (Tapeten-Museum) ist im Barock prächtig ausgebaut und mit der aufgemalten Architekturdekoration versehen worden, seit 1963 wurde sie teilweise restauriert.

Das Empfangsgebäude des Bf Burkhardswalde-Maxen schmücken Bilddarstellungen zum Geschehen des Siebenjährigen Krieges. Links stehen die Fabrikbauten Gesundbrunnen, wo das bekannte „Margonwasser" abgefüllt wird. Die Fahrt geht weiter durch eine kurze schluchtartige Enge, ehe sich das Tal wieder weitet. Links liegt eine Zellstoff-Fabrik, gefolgt vom Hp Mühlbach (b Pirna). Hier endet das Elbtalschiefergebirge mit seinem charakteristischen Gesteinsartenwechsel, und der waldbestandene Gneis des Erzgebirges beginnt. Am Bf Niederschlottwitz erhebt sich 200 m über dem Bahngelände der Lederberg mit schönem Eibenbestand und hier heimischem Muffelwild. Am Kilometerstein 15,0 zieht sich das Gleis dicht am Fels des Schlottwitzer Achatganges entlang. Rokoko-Schmuckdosen aus dem früher hier gewonnenen Halbedelstein kann man u. a. im Dresdner „Grünen Gewölbe" bewundern. Östlich des Hp Oberschlottwitz liegt Liebstadt mit dem spätgotischen Wohnschloß Kuckuckstein (Museum), das Anfang des 19. Jh. im romantischen Sinn erneuert wurde. Die folgende 2,5 km lange Strecke steigt beträchtlich an, und die Fahrt geht vorbei an der Felsbarre des „Wittichschlosses" (km 17,6), im ausgehenden Mittelalter ein Räuberschlupfwinkel. Kurz danach beginnt der 292 m lange gewundene Pilztunnel, ihm folgt der Bf Glashütte (Sachs) (321 m über NN). Vom Zug aus sind in der alten Erzbergbaustadt die

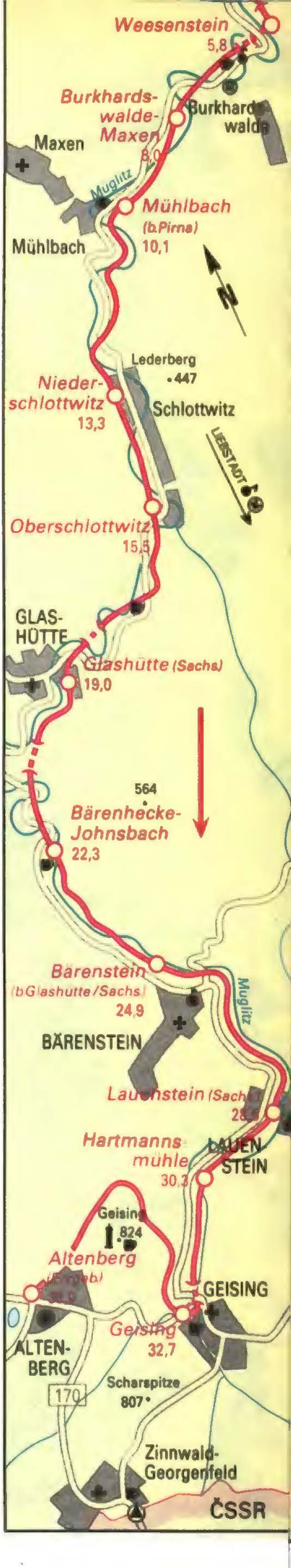
Fabrikbauten der weit bekannten Uhrenwerke zu sehen, die das Profil von Glashütte und Umgebung prägen. Wieder steigt die Trasse an, passiert den 539 m langen Gleisberg-Tunnel und bis zum Hp Bärenhecke Johnsbach mehrere Brücken über die Müglitz. Das schluchtartige und windungsreiche Tal weitet sich zu einem der schönsten Landschaftsplätze an der Strecke (km 23,7): Hier hat sich die Müglitz zwischen dem Schloßberg von Bärenstein und der mächtigen Felswand, „Rolle" genannt, ein tiefes Bett ausgewaschen. Das Renaissanceschloß (Erholungsheim) wird sichtbar (km 25,6). Die Stadt Bärenstein, die sich als eine der ältesten Siedlungen des Osterzgebirges in einem Nebental aufwärts zieht, folgt danach. Stetig steigt die Strecke und erreicht den Bf Lauenstein (Sachs) (471 m über NN). Zwei sehenswerte Baudenkmale sind hier das Schloß und die spätgotische Kirche mit prachtvoller Renaissanceausstattung.

Mit dem Bf Lauenstein (Sachs) verläßt die Strecke das Müglitztal und verläuft in südwestlicher Richtung im Tal des Roten Wassers. Rechts wird der 824 m hohe Geisingberg mit seinem Turm erstmals sichtbar, und nachdem der Hp Hartmannmühle durchfahren ist, kommt rechts am Osthang des Geisingberges, etwa 120 m höherliegend, der Bahnkörper zum Vorschein; der Zug hat bis dahin noch vier Kilometer zurückzulegen. Mit Hilfe des 235 m langen, im Bogen verlaufenden Tunnels auf der einen und durch einen Einschnitt auf der anderen Seite vollzieht die Strecke im engen Tal eine 180-Grad-Bogenkehre, in ihr liegt der Hp Geising (590 m über NN). Der alte Zinnbergbauort mit spätgotischer Kirche und barockem Saitenmacherhaus entwickelte sich im 20. Jh. mit dem Ausbau der Bahn zum vielbesuchten Wintersportort. Ein Denkmal der Bergbaugeschichte ist die Schauanlage „Silberstollen".

Auf den letzten 5,3 Kilometern steigt die Strecke nochmals um 164 m an. Sie verläuft dabei am westlichen Talhang durch einen 400 m langen Einschnitt in den Granitporphyrfelsen und führt in weitem Bogen um den nun nur noch etwa 100 m höher als die Strecke sich erhebenden Geisingberg herum. Mit der Einfahrt in den Bf Altenberg (Erzgeb) – 754 m über NN –, der das einzige horizontale Streckenstück darstellt, ist das Endziel erreicht. Die Bergwerks- und Erzaufbereitungsanlagen hier deuten auf den Zinnbergbau, der mehr als 500jährige Tradition hat. Die Zinnwäsche und Erzaufbereitung mit der „Großen Poche" sind technisches Museum. Die Stadt erhielt 1952/55 ihr Gepräge durch das Neubauensemble am Platz des Bergmanns. Bereits 1550 entstanden zum Schutz des Bergbaues die Galgenteiche als Speicher für das Aufschlagwasser; ein weiteres bergbauliches Denkmal ist der Aschergraben aus dem 15. Jh. Mit dem großen „Bergsturz" von Altenberg entstand 1620 die Pinge, seither Zeugnis jener Katastrophe.

Blick auf Geising







Dresden–Bautzen–Görlitz

Die Eisenbahn zwischen Dresden und Görlitz wurde 1845/47 in einzelnen Abschnitten in Betrieb genommen. Heute ist die 106 km lange Strecke im Netz der Deutschen Reichsbahn ein Teilstück der Ost-West-Magistrale und trägt demzufolge starken, auch internationalen Güter- und Reiseverkehr. Aus dem Elbtal heraus führt sie in beträchtlichem Anstieg ostwärts und zwischen ostsächsischem Bergland im Süden und dem Niederlausitzer Flachland im Norden an den Rand des Oberlausitzer Berglandes.

Die Züge gehen entweder von Dresden Hbf oder vom Bf Dresden-Neustadt ab. Den Bf Dresden-Neustadt verläßt die Trasse auf einem Brückenbauwerk, während die Strecken nach Berlin (↗ B10) und Leipzig (↗ F7, F9) nordwestwärts abbiegen. In stetem Anstieg führt die Görlitzer Strecke durch das nördliche Industriegelände Dresdens. Am Bf Dresden-Klotzsche zweigt die 2,2 km lange Nahverkehrsstrecke mit Zügen zum S-Bahn-Tarif zum Bf Grenzstraße ab, kurz darauf, gleichfalls nach Norden, die Nebenbahn nach Straßgräbchen-Bernsdorf. Die Hauptstrecke wendet sich in weitem Bogen ostwärts, entlang dem LSG „Dresdener Heide“ und durch Langebrück nach Radeberg. An der 1717 entdeckten Heilquelle liegt nördlich der Strecke das alte Kurbad Liegau-Augustusbad. Am Stadtrand von Radeberg kreuzen sich Eisenbahn und die quer durch die Dresdener Heide hierher führende Landstraße. Der Bahnhof befindet sich in der Mitte der Industriestadt. Weltweit bekannt ist Radeberg durch das beliebte, hier gebraute Bier. Die Strecke quert im Tal mehrfach die Schwarze Röder. Kurz vor Arnsdorf b. Dresden mündet von links die Strecke aus Kamenz ein. Östlich des Bf Arnsdorf (b Dresden) zweigt die Nebenstrecke in Richtung Pirna ab. In Personenzügen kann man von Dresden bis Arnsdorf zum S-Bahn-Tarif fahren.

Die Bahnlinie erreicht das Lausitzer Bergland, links liegt an der Schwarzen Röder Seeligstadt, rechts der 323 m hohe Kapellenberg. Nahe dem Bf Großharthau quert die F 6 die Bahn. Beide Verkehrswege gelangen parallel zueinander nach Bischofswerda. Die heutige Industriestadt trägt klassizistische Züge, denn sie wurde nach einem großen Brand 1813 neu aufgebaut. Am östlichen Ende des Bahnhofs – mit dem historisierenden Empfangsgebäude und langen überdachten Bahnsteigen – teilt sich die Strecke in die Richtungen nach Görlitz und nach Zittau (↗ F18).

Die Görlitzer Strecke verläuft durch den Stadtwald in einem Einschnitt und tritt ins Lausitzer Hügelland ein. Vorbei am Bf Demitz-Thumitz wird die Schwarzwasser auf einem elfbogigen, 18 m hohen Viadukt überquert, der 1845/46 errichtet wurde. Gemeinsam mit dem Granit-Museum der kleinen Stadt bildet er ein historisches Zeugnis, denn am nahen Klosterberg begann mit dem Eisenbahnbau zugleich der Aufschluß der Granitbrüche. Rechts der Strecke zieht sich die Hügelkette der Lausitzer Berge entlang, nördlich dehnt sich dicht besiedeltes, landwirtschaftlich genutztes Gebiet aus. Kurz vor Bautzen mündet die Strecke aus Berlin über Hoyerswerda von Norden her ein, wenig später überquert der Zug auf dem 258 m langen, 15bogigen Viadukt in 21 m Höhe das Spreetal – für einige Augenblicke sind von hier die Bauten des mittelalterlichen Bautzen zu sehen. Das 1877 errichtete und 1921 erweiterte Empfangsgebäude des Bahnhofs brannte 1945 aus, danach wurde der Bau neu gestaltet wiederhergestellt. Spätestens hier erkennt der Reisende an der „Zweisprachigkeit“ der Bahnhofsbeschilderung, daß er sich im Zentrum des sorbischen Gebietes befindet.

Bautzen ist Sitz der Domowina, der Vereinigung aller kulturhistorischen Traditionen der nationalen eigenständigen Minderheit der Sorben in der DDR. So entstand auch 1949/56 das Haus der Sorben am Postplatz. Der historische Stadtkern Bautzens ist ein städtebauliches Denkmal von internationalem Rang und heute das wohl besterhaltene Zeugnis sächsisch-bürgerlicher Barockbaukunst. Viele Wohnbauten sowie das Rathaus tragen reiche Dekorationen. Um 1000 wurde die Ortenburg angelegt, heute ein Renaissanceschloß; der spätgotische



Alte Wasserkunst in Bautzen



Dom mit seiner schönen Ausstattung ist Simultankirche. Erhalten sind große Teile der mittelalterlichen Befestigungswerke mit der Alten und der Neuen Wasserkunst. Der Reichenturm mit seiner barocken Haube ragt im Stadtbild besonders hervor. Das industrielle Profil der Stadt zeigt sich jedem Reisenden im Bahnhof: Hier stehen fast immer die neuen Reisezugwagen, welche in Bautzen für viele europäische und auch außereuropäische Eisenbahnen gebaut werden. Der Waggonbaubetrieb liegt im Südwesten der Stadt.

Von Bautzen zweigt die Strecke nach Wilthen ab. Kurz vor dem Bf Kubschütz führt die F 6 über die Hauptbahn hinweg, die vorbei am Bf Pommritz nun parallel zueinander verlaufen. Vom Dorf Hochkirch ist die barocke Kirche zu sehen, um die herum sich Grabstätten von im Siebenjährigen Krieg gefallenen preußischen und österreichischen Soldaten befinden. Parallel zur F 6 geht es nach Löbau. Das Bachtal wird auf dem neunbogigen Bruchstein-Viadukt von 1844/46 in 24 m Höhe gekreuzt. Die Brücke ist 181 m lang. In den Bf Löbau (Sachs) mit seinem historischen Empfangsgebäude münden von Westen bzw. Südwesten die Nebenstrecken aus Cunewalde und Zittau ein. Er liegt nahe dem kleinen historischen Stadtkern, der nach einem Brand 1710 seine barocke Prägung vor allem mit dem Rathaus und der Marktumbauung erhielt. In der zweiten Hälfte des 19. Jh. hat sich die Agrar- zu einer kleinen Industriestadt entwickelt.

Ein weiterer Viadukt führt am Fuße des 447 m hohen und das Landschaftsbild um Löbau bestimmenden Löbauer Berges über das Löbauer Wasser. Der gußeiserne Aussichtsturm auf der Bergkuppe ist ein technisches Baudenkmal und entstand 1854. Von ihm hat man einen weiten Ausblick auf das Oberlausitzer Bergland bis zum Zittauer Gebirge. Nach Überqueren des Rosenhainer Wassers an der Blockstelle Rosenhain folgt das 1912 eingerichtete älteste sächsische NSG „Hengstberg-Rothstein". Vorbei am Bf Zoblitz überquert die Strecke den Schwarzen Schöps. Reichenbach/O. L. liegt links der Strecke in der weiten Flachlandmulde vor dem Lausitzer Hügelland, nördlich der Stadt die Königshainer Berge mit dem 406 m hohen Hochstein (Aussichtsturm). Vor Gersdorf geht es über den Weißen Schöps und am Bf Schlauroth über die F 6. Im Süden erhebt sich jetzt spitz die 420 m hohe Landeskrone, auch von hier kann man bei gutem Wetter weit ins Land sehen.

Am Reichsbahnausbesserungswerk von Görlitz vorbeiführend, nimmt die Strecke links die Bahnlinie von Cottbus auf, ehe sie in den Bf Görlitz (↗ B4) einmündet und damit auf 15 Grad östlicher Länge am Grundmeridian der mitteleuropäischen Zeit anlangt, der mitten durch die Stadt verläuft.



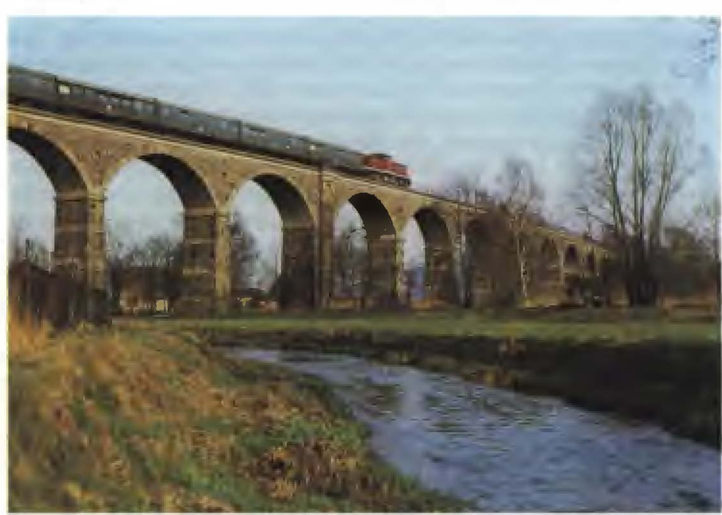
Bischofswerda–Zittau

Der 63,7 km lange Streckenabschnitt der Eisenbahnverbindung von Dresden nach Zittau wurde zwischen 1848 und 1879 in mehreren Etappen errichtet. Er zweigt in Bischofswerda von der Trasse der Görlitzer Strecke ab (↗ F17) und überquert kurz danach die Wesenitz.

In Schmölln fällt rechts das große Umspannwerk der Energieversorgung auf. Links liegt der 394 m hohe Klosterberg. Hinter dem Bf Putzkau führt die Strecke auf dem 21bogigen Viadukt über die F 98 und die Wesenitz. Noch vor Einfahrt in den Bf Neukirch (Lausitz) West kommt von rechts die Nebenstrecke aus Neustadt i. Sa. hinzu. Der 589 m hohe Valtenberg mit seinem Aussichtsturm liegt im Süden, die Stadt Neukirch zieht sich etwa zwei Kilometer nördlich der Bahn an der F 98 hin. Die Bahntrasse verläuft bogenreich am rechten Talrand entlang, wobei ein Platz in Fahrtrichtung links Ausblicke in die schöne Landschaft sichert. Dörfer und Kleinstädte reihen sich hier fast nahtlos aneinander und begleiten die Strecke. In vielen Orten sind die traditionellen, oft liebevoll gepflegten typischen Oberlausitzer Umgebinde-Fachwerkhäuser zu erkennen, dazwischen immer wieder ältere und neue Fabrikbauten, denn nun beginnt die Gegend mit traditionsreicher Leinenweberei.

Bei der Fahrt zum Bf Neukirch (Lausitz) Ost bildet die Bergkette über der Stadt mit dem Hohen Hahn (446 m), dem Neukircher Berg (403 m), dem 405 m hohen Fuchsberg sowie dem nur 3 m niedrigeren hohen Lämmerberg eine schöne Silhouette. Bei Tautewalde sieht man links den 499 m hohen Großen Picho mit den Richtfunkanlagen der Deutschen Post. Hier liegt auch die Wasserscheide zwischen Elbe und Spree. Den Ruf des in einer weiten Mulde zwischen waldigen Höhen sich ausdehnenden Wilthen begründete der Branntwein, der seit 1872 hier hergestellt wird. In den Bahnhof am Südrand der Stadt mündet die Strecke aus Bautzen da ein, wo ihn die Bahnlinie nach Zittau verläßt. Das große Fabrikgebäude links ist einer der bedeutendsten Grobgarnbetriebe der DDR. Bei Kirschau erreicht die Bahn das Spreetal, unmittelbar an den Ort schließt die Kleinstadt Schirgiswalde an, und so trägt auch der Bahnhof den Doppelnamen. Reizvoll sind die barocke Kirche und das im gleichen Stil gehaltene Domstiftliche Herrenhaus sowie die schönen Laubenhäuser rings um den Markt. Östlich der Strecke liegen die bewaldeten Granithöhen der Kälbersteine und des Bieleboh. Die Fahrt geht durch den Ortsteil Sohland und vorbei am links gelegenen, 1941 angelegten Stausee, der beliebtes Naherholungsgebiet ist. Am Bf Sohland wird abermals die F 98 gekreuzt. Flachsspinnerei und Weberei gehörten auch hier zum traditionellen Gewerbe, und man erkennt in den Stadt- und Ortsbildern noch alte

Viadukt Putzkau



Manufakturbauten. Südlich vom Bf Taubenheim ist der 457 m über NN hohe Taubenberg zu sehen. Die Bahn passiert kurz Staatsgebiet der ČSSR und erreicht Neusalza-Spremberg. Hier stehen zahlreiche historische Umgebindehäuser, eines der schönsten ist das 300 Jahre alte „Reiterhaus" (Museum).

Bogenreich, und in geringer Entfernung parallel zur Spree, führt die Strecke ins reizvoll liegende Ebersbach, von links kommt die Strecke vom Bf Löbau (Sachs) hinzu. Die traditionelle Heimweberei – von der noch Faktoreigebäude und Weberhäuser zeugen – ist längst durch moderne Textilindustrie ersetzt. Die Stadt erstreckt sich weitläufig an der oberen Spree und in die Nebentäler. Am Fuße des 583 m hohen Kottmar liegt eine der drei Spreequellen. Unmittelbar rechts vom Bf Ebersbach (Sachs) verläuft die Grenze zur ČSSR, eine kurze Gleisverbindung führt unmittelbar in den benachbarten Bf Jiřikov (ČSSR). Wiederum folgt ein fast nahtloser Übergang zur nächsten Stadt, Neugersdorf. Auch hier war die traditionelle Weberei angesiedelt. Eine weitere der Spreequellen liegt im Ortsgebiet. Auf der Straßenbrücke am Bahnhof verläuft die Transitstraße von Löbau über Seifhennersdorf nach Varnsdorf in der ČSSR.

Links der Strecke liegen Walddorf und der nochmals sichtbare Kottmar. Nachdem einige enge Gleisbögen durchfahren sind, erstreckt sich entlang der Bahn der Ort Eibau. Er ist reich an bunten Umgebindehäusern aus dem 18. und 19. Jh. und besitzt eine schöne Barockkirche. Rechts zweigt eine Streckenschleife über Seifhennersdorf, Varnsdorf (ČSSR) und Großschönau nach Zittau ab, während die Hauptlinie nach Zittau den 510 m hohen Oderwitzer Spitzberg umfährt. Im langen Straßendorf liegt der Hp Oberoderwitz Oberdorf, der nur in der Oberlausitzer „Edelroller"-Mundart so richtig auszusprechen ist! Am Bf Oberoderwitz kommt von Norden die Strecke aus Löbau hinzu, dicht beim Hp Niederoderwitz steht das Gebäude der „Bergland"-Schokoladenfabrik. Wieder säumen zahlreiche Umgebindehäuser die lange Dorfstraße.

Noch vor dem Bf Mittelherwigsdorf (Sachs) wird das Flüßchen Mandau überquert, und von rechts trifft die Streckenschleife über Varnsdorf (ČSSR) und Großschönau wieder auf die Hauptlinie. Ebenfalls rechts liegt der 423 m hohe Scheibenberg – sein Basalt wird in einem großen Steinbruch abgebaut. Nachdem der Zug nochmals die Mandau überquert hat, weitet sich nach Süden ein großer Talkessel bis an den Nordrand des Zittauer Gebirges. Aus diesem ragen die Lausche (793 m), ein vulkanischer Restberg aus dem Tertiär und höchste Erhebung der Oberlausitz, sowie östlich von ihr der Hochwald (749 m) mit seinem Aussichtsturm heraus. Zittau breitet sich nun zu Füßen des Eisenbahnreisenden vieltürmig aus. Sein alsbald erreichter Bahnhof ist mit mehreren hier zusammentreffenden Strecken und durch seine auch schon historisch große Bedeutung als Grenzübergangsbahnhof wichtiger Eisenbahnknoten. Die Schmalspurbahn ins Zittauer Gebirge (↗ f19) beginnt direkt vor dem großen, klassizistisch-gotisierenden Empfangsgebäude. Es gehört mit den Bahnhofsbauten in Freiberg, Grimma, Döbeln, Reichenbach und Crimmitschau zu den noch gut erhaltenen „klassischen" sächsischen Bahnhofsarchitekturen, die auch heutigen Anforderungen gerecht werden. Zittau bildete in seiner Geschichte stets einen Platz der Begegnung verschiedener Kulturtraditionen. Der „Grüne Ring" umschließt die mittelalterliche Altstadt. Er wurde an Stelle der alten Festungswerke nach dem Vorbild Leipzigs und Wiens angelegt; vielbewundert ist die Blumenuhr neben der Fleischerbastei. Böhmischen Einfluß zeigen die gotischen Kirchen. Aus dem Mittelalter stammt auch der große Magazinbau des Marstalls. Zittau war im späten Mittelalter und der Renaissancezeit Handelsplatz und bedeutende Stadt in der Lausitz. Das Alte Gymnasium neben der klassizistischen Johanniskirche und der giebelgeschmückte Klosterbau (Bibliothek) belegen jene Epoche, die großen barocken Handels- und Kaufherrenhäuser um den Markt weisen auf den Rang Zittaus im 18. Jh. hin. Jene Bedeutung spiegelt auch die Architektur des 19. Jh. noch im gotisierenden Gebäude der Alten Bauschule und mit dem großen Rathausbau am Markt wider. Zittau ist heute lebendige Industriestadt, gefüllt von Touristenströmen.



Zittau – Kurort Oybin / Kurort Jonsdorf





Die 1890 eröffnete 750-mm-Schmalspurbahn fährt über die 12,2 km lange Strecke zum Kurort Oybin und über die 12,7 km lange Trasse zum Kurort Jonsdorf. Beide liegen mitten im Zittauer Gebirge. Seit Inbetriebnahme dient die Bahn vorwiegend dem Reiseverkehr – 60 Prozent der Feriengäste dieses Gebirges benutzen diese Strecke. Hinzu kommen noch der Wochenend- und Wintersportbetrieb. Der Schmalspurbahnhof liegt unmittelbar am Vorplatz des Regelspurbahnhofs (↗ F18). Sein Bahnbetriebswerk und Übergabegleise für zu transportierende Normalspurgüterwagen liegen südlich der „großen" Betriebsanlagen, und ein Schmalspurgleis quer über den Bahnhofsvorplatz verbindet sie mit dem Kleinbahnhof – hier dampfen also regelmäßig die Schmalspurlokomotiven zwischen den Fußgängerströmen hindurch, ihre markanten Pfeifsignale gehören zur „Stadtmusik".

An Abstellgleisen für die Reisezugwagen entlang verläßt die Strecke den Bahnhof ostwärts und kreuzt die Regelspurstrecke nach Liberec (ČSSR), die fast parallel, auf einem Damm, südostwärts führt. Die Schmalspurbahn umfährt ost- und dann südwärts das Stadtgebiet und hält dabei an drei Stationen. Nach dem ersten Halt im Hp Zittau und Kreuzen der F 99 geht es unter dem 745 m langen, 39bogigen Viadukt hindurch, auf dem die Bahn nach Liberec durch das Neißetal führt. Rechts sieht man das Panorama der Altstadt, links das neu erbaute Zittau Ost. Am Bf Zittau Süd liegt südöstlich ein weiteres Neubaugebiet. Westwärts verlaufend, quert die Strecke die Mandau – im Süden kann man das Panorama des Zittauer Gebirges sehen. Beim Kilometer 4,0 schwenkt sie in engem Bogen wieder südwärts und in den ursprünglich für den umfangreichen Touristenverkehr ausgebauten Bf Zittau Vorstadt ein.

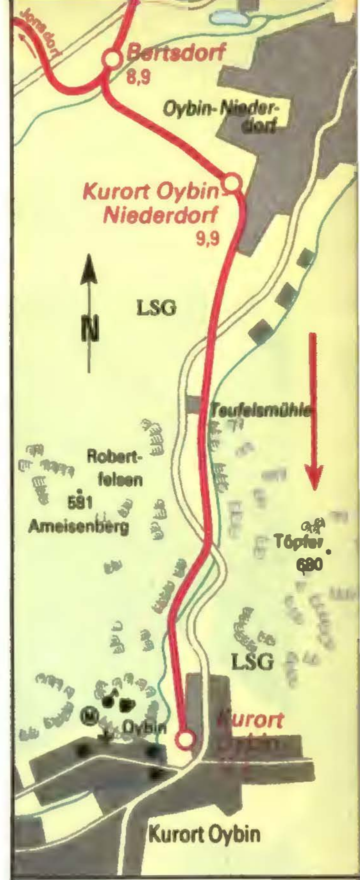
Mit Verlassen der Stadt steigt die Strecke bogenreich an, und es geht am Talhang des Goldbaches entlang, über Stahlbrücken und auf einer solchen über die Industriegemeinde Olbersdorf. Jenseits des Tales die in den kommenden Jahren auch hier die Landschaft immer stärker „profilierenden" Braunkohletagebaue und Bunker. Ein traditionelles Bild bieten hingegen die schon vertrauten Umgebindehäuser vor der Kulisse der südlich ansteigenden Berge. Nach dem Bf Olbersdorf Oberdorf (284 m über NN) folgt der steilste Abschnitt der Strecke: Auf 2,6 km Länge steigt hier die Trasse um 46 m und erreicht am Waldsaum des Gebirges den Trennungsbahnhof Bertsdorf. Mitunter halten hier gleichzeitig drei Züge zum Umsteigen zwischen Zittau, Kurort Oybin und Kurort Jonsdorf.

Stellwerk im Bahnhof Bertsdorf





Zug der Schmalspurbahn fährt durch den Neißeviadukt





Nach Oybin verläßt der Zug den Bf Bertsdorf in einem weiten Linksbogen und fährt südlich des 580 m hohen Ameisenberges durch die Waldlandschaft zum Hp Kurort Oybin Niederdorf. Links wird das sandsteinfelsige Töpfermassiv sichtbar. Im schluchtartig verengten Tal und am ehemaligen Hp Teufelsmühle vorbei – das Gebäude dient heute als Erholungsheim – verläuft die Strecke zwischen aufragenden Felsen. Dann wird die parallele Straße nach Oybin gekreuzt, und kurz darauf erreicht der Zug nach kurzem Anstieg das Endziel dieses Streckenabschnittes, den Bf Kurort Oybin (389 m über NN). Dieser liegt unmittelbar unter dem zerklüfteten Berg Oybin in eindrucksvoller Landschaft des Talkessels. Durch den Ort führt der Wanderweg zum Berg (Gaststätte) und den Resten der gotischen Klosterkirche sowie der gleichfalls zum Teil in den Fels gebauten Leipaburg. Am Wege stehen die bunten Umgebindehäuser sowie die kleine, reizvoll ausgestaltete Kirche.

Der Streckenteil von Bertsdorf zum Kurort Jonsdorf steigt in einem engen Rechtsbogen aus dem Bertsdorfer Bahnhofsgelände heraus an und führt durch den Einschnitt unterhalb der Weißen Steine beträchtlich weiterkletternd durch dichten Wald zum Hp Kurort Jonsdorf Hst mit seinem kleinen holzverschalten Empfangsbau. Am Jonsberg entlang und begleitet von bunten Umgebinde- und Holzhäusern erreicht der Zug den zweiten Endbahnhof und zugleich höchsten Punkt der Strecke, direkt im Kurort Jonsdorf (450,5 m über NN). Er bietet neben Wanderungen zu den nahen Felsenregionen und zum Hochwald-Berg sowie zur Lausche ein buntes Ortsbild rings um den Kurpark und das kleine Naturtheater. Südlich die Mühlsteinbrüche, die zum geologischen Schutzgebiet Jonsdorf gehören und mit ihren Sandsteinaufschlüssen und vulkanischen Gesteinen viele Besucher anlocken. Hier gehauene Mühlsteine – daher der Name – waren ob ihrer hohen Qualität sehr begehrt.

Das Reisen auf der Eisenbahn.

Wie man sich hinsetzen soll.

Richt' dir's bequem beim Sitzen ein,
Streck' hier ein Bein und dort ein Bein;
Und was dem Bein im Wege steht,
Stoss' fort, wenn's auch in Stücke geht.
Genir' dich nicht – das ist dein Recht;
Der Schüchterne fährt immer schlecht.

Vom Hinausstrecken des Kopfes.

Wenn du den Fenstersitz gewannst,
Freu' dich, dass du was sehen kannst.
Sieht dir die Gegend lieblich aus,
Streck' nicht so weit den Kopf heraus.
Die Vorsicht dir besonders frommt,
Wenn unnverseh'ns ein Tunnel kommt;
Wobei es schon so oft passirt,
Dass Jemand ist guillotinirt.

Vom Aufenthalt auf der Station.

Was du auch thust auf der Station,
Beeile dich, mach schnell, mein Sohn!
Bewege dich im schärfsten Trab,
Man wartet nicht – der Zug geht ab.
Weh' dir, wenn du erst fertig bist,
Wenn schon der Zug im Fortgeh'n ist.
Dein Koffer fährt dann ohne dich,
Du bleibst zurück elendiglich.

Vom Warmessen auf der Station.

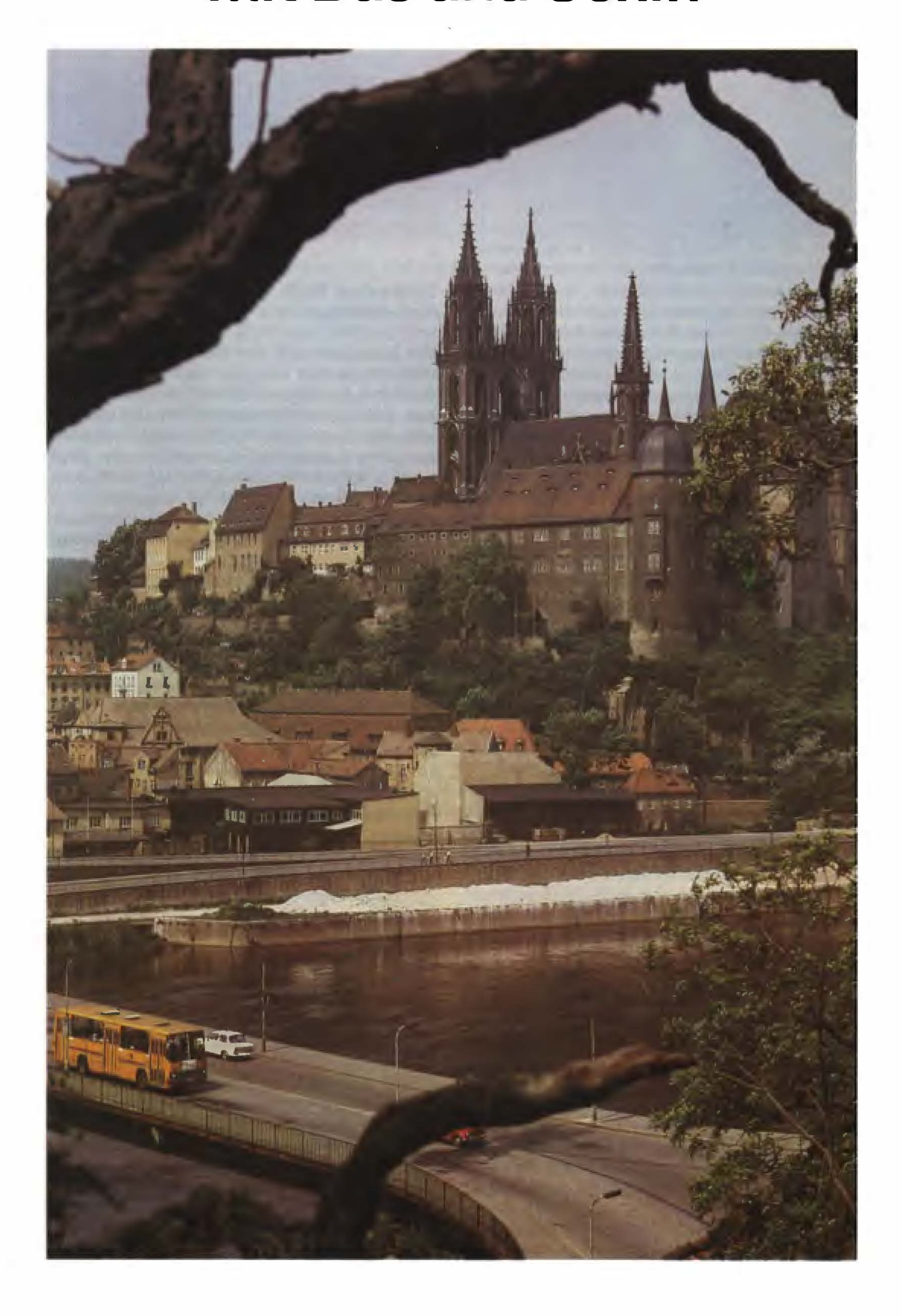
Schwer ist's, dass du den Hunger stillst,
Wenn du was Warmes essen willst.
Die Zeit ist kurz, hoch ist der Preis,
Und Alles ist entsetzlich heiss.
Der Kellner grinst dich an mit Hohn:
Schnell, schnell, mein Herr! es läutet schon.

Vom Schlaf auf der Eisenbahn.

Zu fester Schlaf bringt leicht Verdruss:
Man wacht nicht auf, wann man es muss;
Und während man nichts sieht und hört,
Der Zug beständig weiter fährt.
Du willst nach Potsdam – fährst hindurch,
Wachst auf und bist – in Magdeburg.

(1864. Volkskalender des Kladderadatsch. Berlin)

Weiterreisen mit Bus und Schiff



Obgleich das Eisenbahnnetz der DDR mit einer Dichte von 13,1 Kilometern Eisenbahnstrecke je 100 Quadratkilometer das zweitdichteste in Europa ist und es keinen Ort über 3000 Einwohner gibt, der mehr als 15 Kilometer von einem Bahnhof entfernt liegt, haben einige vielbesuchte Erholungsorte und Ostseebäder keinen Eisenbahnanschluß. Trotzdem benutzen viele Urlauber und Feriengäste bei der Anreise die Eisenbahn bis zu einem nahe gelegenen Bahnhof, um dann mit einem anderen öffentlichen Verkehrsmittel ihr Reiseziel zu erreichen.

Die Deutsche Reichsbahn hat dafür zwei besondere Beförderungsarten eingerichtet, den „Ostseebäderverkehr" und den kombinierten „Kraftomnibus/Eisenbahn-Verkehr" (auch KREI-Verkehr genannt). Nach zahlreichen Ostseebädern, die nicht an der Eisenbahn liegen, besteht im „Ostseebäderverkehr" von Anfang Mai bis Ende September die Möglichkeit, durchgehende Fahrausweise zu lösen und auch das Reisegepäck bzw. Expreßgut durchgehend abfertigen zu lassen. Diese Ostseebäder sind: Ahrenshoop, Boltenhagen, Born a. Darß, Dierhagen, Drewoldke, Glowe, Kloster (Hiddensee), Kuhle/Bakenberg (Dranske), Loissin, Neuendorf (Hiddensee), Prerow a. Darß, Rerik, Vitte (Hiddensee), Wieck a. Darß, Wustrow und Zingst a. Darß.

Die Beförderung vom letzten Bahnhof erfolgt entweder mit Bussen des Kraftverkehrs oder mit Schiffen der Fahrgastschiffahrt. Der Reisende kann Fahrausweise zu diesen Bädern zum Normaltarif für einfache Fahrt, als Ferienrückfahrkarten, Reisebüro-Rückfahrkarten, Fahrkarten für Rentner der DDR oder Fahrkarten für Schwerbeschädigte erwerben. Auf dem Fahrausweis sind die Entfernungen getrennt nach Anteilen der Deutschen Reichsbahn und des Kraftverkehrs bzw. der Fahrgastschiffahrt angegeben, der Fahrpreis jedoch in einer Summe. Die Fahrpläne der Anschluß-Kraftverkehrs- und Schiffslinien für die Orte des „Ostseebäderverkehrs" enthält das DR-Kursbuch.

Für kombinierte Reisen mit Bussen des Kraftverkehrs und mit der Eisenbahn nach dem KREI-Verkehr geben ausschließlich die Zweigstellen des Reisebüros der DDR – also nicht die Fahrkartenausgaben der Deutschen Reichsbahn – kombinierte Fahrausweise als Ferienrückfahrkarten aus. Dabei gelten für die Eisenbahn 33 1/3 Prozent, für den Kraftverkehr 25 Prozent Fahrpreisermäßigung.

Ostseebäderverkehr

Ostseebad Boltenhagen

(Kartenanhang S. 1)

Die Buslinie A 24 bringt ihre Fahrgäste in etwa 45 Minuten von Wismar (↗ A17) nach dem Ostseebad Boltenhagen. Der Bus fährt zunächst auf der F 105 durch Vorwendorf, einem neuen Wohnviertel der Werft und Hafenstadt Wismar, und ab Gägelow weiter auf der Landstraße in nordwestliche Richtung durch den Ortsteil Proseken mit seiner aus dem 13. Jh. stammenden Dorfkirche. Hinter der Gemeinde Gramkow nähert sich die Landstraße dem Wohlenberger Wiek, einer kleinen Bucht innerhalb der Wismar-Bucht. Nahe der Gemeinde Wohlenberg befindet sich ein vielbesuchter Badestrand mit Campingplatz. Die Fahrt geht wieder landeinwärts und durch Klütz, wo die von Grevesmühlen abzweigende Stichbahn, im Volksmund „Kaffeebrenner" genannt, endet. Nach wenigen Minuten Fahrzeit folgt Boltenhagen, das westlichste Ostseebad an der mecklenburgischen Küste. Schon mehr als 100 Jahre ist es dank seiner geschützten Lage und des 4 km langen und 25 bis 35 m breiten steinfreien Strandes ein gern besuchter Ferienort.

Ostseebad Rerik

(Kartenanhang S. 1)

Von Neubukow – an der Strecke zwischen Wismar und Rostock (↗ a15) – bringt die Buslinie A 121 ihre Fahrgäste in etwa 20 Minuten Fahrzeit zum Zielort, dem Ostseebad Rerik. Der Ort liegt zwischen Ostsee und Salzhaff, etwa 7 km westlich vom Ostseebad Kühlungsborn. Der 4 km lange und 10 m breite Badestrand ist landschaftlich vielgestaltig, und infolge günstiger Strömungsverhältnisse vor der Küste ist das Meerwasser hier besonders salz- und jodhaltig. Durch Wellengang und Eis zerstört, wurde die Seebrücke 1954 neu erbaut. Der auf dem Hochufer angelegte Stadtpark schützt die Stadt vor Westwinden. Vom Leuchtturm Buk auf dem 79 m hohen Signalberg bietet sich eine gute Aussicht auf das LSG „Kühlung", auf die Ostsee und über Bad Doberan bis nach Rostock. Weitere Sehenswürdigkeiten sind im Ostseebad Rerik zwei Großsteingräber sowie die frühgotische Kirche mit ihrer barocken Ausstattung.

Fischland–Darß–Zingst

(Kartenanhang S. 2, 3, 4)

Vom Bahnhof Ribnitz-Damgarten West (↗ A8) bringt die Buslinie A 210 ihre Fahrgäste zu den Ferienorten auf die Halbinsel: bis Dierhagen in 20, bis Ostseebad Wustrow in 30, bis Ostseebad Ahrenshoop in 45 Minuten; bis Born a. Darß und Wieck a. Darß dauert die Fahrt etwa 1 Stunde, bis Ostseebad Prerow a. Darß 1 Stunde 15 Minuten, bis Ostseebad Zingst 1 Stunde 30 Minuten und bis Barth 2 Stunden. Es besteht auch die Möglichkeit, über Barth, mit eventuellem Umsteigen in Velgast (↗ A8), an- bzw. abzureisen.

Der Bus benutzt die vor einigen Jahren erweiterte und nun durchgehende Küstenstraße, die alle Badeorte miteinander verbindet. Kaum hat der Bus die Stadt verlassen, zeigt sich rechts der Ribnitzer See. In der Nähe liegt das Freilichtmuseum Klockenhagen mit niederdeutschen Bauernhäusern. Auf der Fischlandstraße erreicht man zuerst Ostseebad Dierhagen, beider-



Meiningenbrücke bei Barth, erbaut 1910 (derzeit Rekonstruktion, im Vordergrund Behelfsbrücke)

seits der Straße im Vorlande des Fischlandes gelegen. Die Ortsteile Dierhagen-Dorf und Dierhagen-Dändorf liegen am Saaler Bodden, die Ortsteile Dierhagen-Neuhaus, Dierhagen-Strand und Dierhagen-Ost (früher Ostseebad Ribnitz) direkt an der Meeresküste. Der herrliche Seestrand von etwa 6,5 km Länge ist 40 bis 60 m breit und als Flachküste ausgebildet. Auffallend sind die langen Deiche zum Schutz der Wiesen vor Hochwasser vom Saaler Bodden her. Links der Straße, die nun durch das Fischland führt, steht die Nebelsignalstation mit kleinem Leuchtturm. Das Fischland als westlicher Teil der Halbinsel ist ein etwa 18 m hoher Moränenrücken.

Schon von weitem sind auf dem Stegeberg die Ingenieurhochschule für Seefahrt (1846 als Seefahrtsschule gegründet) und die auf einem slawischen Burgwall stehende Kirche vom Ostseebad Wustrow zu sehen. Von deren Turm bietet sich ein schöner Blick auf Fischland, Meer und Bodden. Der 3,5 km lange Badestrand ist an der Flachküste sandig und 20 bis 25 m breit, an der Steilküste schmaler und steinig. Die alte Siedlung mit Büdnereien und stattlichen Kapitänshäusern liegt am Permin, einer Bucht des Saaler Boddens, die neueren Ortsteile entstanden nahe der Meeresküste. Im Hafen befindet sich das Urlauberheim „Stinne", ein 1965 vor Wustrow gestrandeter, ehemaliger Zweimastschoner. Das nun folgende Hohe Ufer zwischen Wustrow und Ahrenshoop wird seit Jahrhunderten von Brandung und Sturmfluten angegriffen und jährlich über einen halben Meter zurückverlegt. Die Küstenströmung trägt dieses Material bis an die Landspitze von Darßer Ort und lagert es unterwegs und dort wieder ab.

Kurz vor Ostseebad Ahrenshoop passiert der Bus den Grenzweg. Hier lag früher die Grenze zwischen dem mecklenburgischen Fischland und dem pommerschen Ahrenshoop. Das Ostseebad, von den Fischländern früher als elendes Sanddorf bezeichnet – der Landweg nach Ahrenshoop war fast immer vom Dünensand zugeweht –, hat sich ab 1880 durch eine hier angesiedelte Malerkolonie zum Badeort entwickelt. Der steinfreie Strand ist etwa 3,5 km lang und 20 bis 25 m breit, teils besteht Flach-, teils Steilküste. Hinter den Häusern an der Dorfstraße befinden sich noch einige der ganz alten, mit Schilf bedeckten Fischerkaten. Am Ortsausgang von Ahrenshoop liegt rechts, auf der Boddenseite, das NSG „Ahrenshooper Holz", in dem u. a. die schönsten Stechpalmen in der DDR wachsen. Links der Straße liegt der 1956/58 erbaute und vom Schifferberg bis zu den Rehbergen reichende etwa 4 km lange, 3,5 m über Mittelwasser liegende Deich.

Die Straße führt weiter durch den Altdarß mit seinen schönen Kiefernwäldern, die bei orkanartigen Stürmen im Oktober 1967 und im Januar 1968 starke Schäden erlitten. Der Bus erreicht Born a. Darß, ein altes Bauern- und Fischerdorf. Im 19. Jh. vor allem Seefahrerdorf, hat es sich nach 1945 zum Bade- und Kurort entwickelt. Sehenswürdigkeiten sind das Gebäude der Oberförsterei von 1770, daneben das niederdeutsche Hallenhaus von 1771, die 1934/35 erbaute Holzkirche mit Rohrdach, rohrgedeckte Fischerkaten und der alte Fischerhafen der Borner Wadenfischer am Bodden.

Der Bus durchfährt Wieck a. Darß, ebenfalls ein altes Bauern-, Fischer- und Seefahrerdorf mit niederdeutschen Hallenhäusern und heute vielbesuchter Ferienort mit Campingplatz, sowie die Wälder des östlichen Darß. Ostseebad Prerow a. Darß im Norden der Halbinsel Darß wird ereicht. Der 5 km lange, feinsandige Badestrand des alten Seefahrer- und Fischerdorfes ist bis zu 25 m breit und liegt mit den fünf bewachten Rettungstürmen und dem großen Campingplatz an der Flachküste. Der 6 km von der Ortsmitte entfernte Weststrand liegt am bewaldeten Kliffufer. Sehenswürdigkeiten sind das Darßer Heimatmuseum und die 1726/28 erbaute Dorfkirche, die in ihrem Backsteinbau Schiffsmodelle aus dem 19. Jh. zeigt. Kurz hinter der Kirche von Prerow überquert die Straße den 1874 zugedeichten Prerower Strom, der bis dahin die Halbinsel Zingst vom Darß trennte.

Hinter der Hohen Düne erstreckt sich bis Ostseebad Zingst der Seedeich, der Wasserdurchbrüche an der sturmflutgefährdeten Küste ver-



Hafen in Kloster/Hiddensee

hindern soll und deshalb ständig verstärkt wird. Zingst ist eines der größten Ostseebäder der DDR. Sein 10 km langer Badestrand ist feinsandig und hat eine Breite von 8 bis 10 m. Sehenswürdigkeiten sind die turmlose Dorfkirche von 1862 sowie Sturmflutmarken von 1872 und 1874 an einem Geschäft in der Strandstraße.

In Richtung Barth überquert der Bus die Meiningenbrücke, die für die 1910 eröffnete Nebenbahnstrecke von Barth nach Prerow gebaut worden war und als Drehbrücke eingerichtet ist. Sie dient heute nur noch dem Straßenverkehr. Nach einer kurzen Fahrt durch Bresewitz und Pruchten wird die kleine Industriestadt Barth erreicht, von der aus man in umgekehrter Fahrtrichtung die Urlaubsorte von Zingst–Darß–Fischland erreichen kann.

Insel Hiddensee

(Kartenanhang S. 4a)

Hiddensee, westlich der Insel Rügen vorgelagert, dehnt sich über etwa 17 km in Nord-Süd-Richtung aus und ist zwischen 125 m und etwas mehr als 1 km breit. Der breite, feinsandige Strand, die Steilküste und der Dornbusch im Norden, das NSG „Dünenheide" im Hiddenseer Flachland sowie die Dünenlandschaft des Gellen bieten vielfältige Erholungsmöglichkeiten.

Vom Bf Stralsund (↗ A13) gelangt man mit den Omnibuslinien 4 oder 5 – Haltestelle Stadttheater – und von dort nach etwa fünf Minuten Fußweg zum Hafen. Die Schiffe des VEB Fahrgastschiffahrt „Weiße Flotte" Stralsund fahren von der Anlegestelle zu den Orten der Insel Hiddensee: Die Überfahrt dauert bis Neuendorf 1 Stunde 45 Minuten, bis Vitte 2 Stunden 30 Minuten und bis Kloster etwa 3 Stunden, wenn das Schiff alle drei Häfen anläuft.

Vom Stralsunder Hafen verläuft die Fahrt zunächst durch den westlichen Strelasund, rechts zurück erblickt man die historische Stadtsilhouette, den Rügendamm und Altefähr auf Rügen mit der gotischen Backsteinkirche. Hinter der rechts liegenden kleinen Insel Heuwiese, einem Naturschutzgebiet für Seevögel, folgt die Insel Ummanz. Links ist der Schutzwald auf dem Bock zu sehen. Zwischen ihm und der Südspitze von Hiddensee, Gellen genannt, befindet sich die Gellenrinne: diese Durchfahrt zur Ostsee wird ständig von Baggern freigehalten, ebenso die Fahrrinne für die Schiffe nach Hiddensee, die wegen des flachen Wassers durch Baken gekennzeichnet ist.

Schon von weitem wird rechts der spitze gotische Kirchturm von Schaprode auf Rügen, ebenfalls Fährhafen nach Hiddensee, sichtbar. Das Schiff dreht nach links und fährt den Hafen von Neuendorf an. Der Ankommende erblickt die für die Insel typischen, weißgetünchten Häuser des um 1700 entstandenen Ortes.

Die Fahrt geht weiter um die der Insel Hiddensee vorgelagerte Fährinsel herum. Dieser einstige Fährplatz markiert die schmalste Stelle des Boddens, hier liegen die Strom- und Telefonunterwasserkabel, die Hiddensee mit der Insel Rügen verbinden. Zweiter Anlegeplatz ist der Hafen von Vitte, des größten Ortes auf der Insel. Von hier sind Wanderungen in die einzigartige Küsten-Heidelandschaft zu empfehlen.

Der Hafen von Kloster ist die nördlichste Anlegestelle der Insel. Der Ort entstand mit der Gründung eines Klosters, auf der damals dänischen Insel, im Jahre 1297. Erhalten blieb von diesem Kloster ein Torbogen, der vor der Kirche steht. Sehenswert sind im Ort die Gerhart-Hauptmann-Gedenkstätte im Wohnhaus des Dichters sowie seine Grabstätte. Nördlich von Kloster liegt der Dornbusch, ein eiszeitlicher Stauchmoränenklotz mit dem 72 m hohen Bakenberg (hier steht der Leuchtturm) und dem 62 m hohen Swantiberg. Vom Dornbusch bietet sich ein wunderbarer Blick auf die gesamte Insel Hiddensee, den Bodden und die Insel Rügen, auf die Kirchtürme von Stralsund und Barth, den Leuchtturm am Darßer Ort und bei guter Sicht bis zur dänischen Insel Möen.

Insel Rügen
(Kartenanhang S. 3, 4a)

Von Bergen/Rügen aus (↗ a1) werden durch die Buslinie A 404 der nördliche Teil der Insel Rügen, die Schaabe und der Inselkern Wittow erschlossen. Die Fahrzeiten betragen bis Glowe 45 Minuten, bis Altenkirchen (Drewoldke) 1 Stunde und bis Dranske (Kuhle) 1 Stunde 15 Minuten.

Von Bergen aus fährt der Bus zunächst auf der F 96 durch hügeliges Endmoränengebiet; rechts liegt ein großes Brutgebiet für Wasser- und Sumpfvögel, links hinter dem Wald der „Schwarzen Berge" Ralswiek mit Schloß und Museum, bekannt durch die Rügenfestspiele. Über einen Damm wird Lietzow erreicht; rechts zweigt von der Bahnstrecke die neue Trasse zum Fährhafen Mukran ab, links liegt der Große Jasmunder Bodden und an ihm der Lietzower Bootshafen. Die Fahrt geht bis kurz vor Sagard durch Waldgebiete, rechts der Straße wird Rügens größtes bronzezeitliches Kegelgrab (10 m hoch und 150 m Umfang), genannt „Dobberworth", sichtbar. In Sagard verläßt der Bus die F 96 und fährt auf der Landstraße, vorbei am unmittelbar am Spykerschen See gelegenen Renaissanceschloß Spyker. Im Dreißigjährigen Krieg war es Sitz des schwedischen Generals Wrangel. Im Innern des heutigen FDGB-Ferien- und Erholungsheimes befinden sich prächtige Stuckdecken.

Am Südostende der Schaabe liegt an der vor Westwinden geschützten Tromper Wiek der Ort Glowe, nach Ostseebad Binz das meistbesuchte rügensche Ostseebad. Sein feinsandiger Badestrand erstreckt sich über 8 km Länge und 20 m Breite ausschließlich als Flachküste und ist wegen der nur allmählich zunehmenden Wassertiefe besonders für Kinder geeignet. In Glowe befindet sich der Standort von Rügen-Radio, der einzigen DDR-Küstenfunkstelle. Über die Tromper Wiek hinweg sind die Leuchttürme von Arkona – der älteste wurde 1829 nach einem Entwurf Schinkels erbaut – zu erkennen. Dicht dabei liegt der historische Fischerort Vitt – ein „Denkmaldorf" von besonderem Wert und Reiz.

Von Glowe nach Juliusruh verläuft die Fahrt etwa 10 km lang durch die Kiefernwälder der Schaabe, einer Nehrung, die erst in der Nacheiszeit entstanden ist und die die Inselkerne Jasmund und Wittow miteinander verbindet. Die Haltestelle von Altenkirchen – hier ist die spätromanisch-gotische Backsteinkirche mit danebenstehendem hölzernen Glockenturm sehenswert – befindet sich im Ortsteil Drewoldke. Wer nach Putgarten und zum nördlichsten Punkt der DDR, Kap Arkona, will, muß hier in eine andere Buslinie umsteigen.

Der Ortsteil Kuhle, von wo man schnell nach Dranske sowie den Ortsteilen Bakenberg oder Nonnewitz mit seinem großen Campingplatz gelangt, ist nach einer 5 km langen Fahrt erreicht. Ein Strand mit besonders feinem Ostseesand, 5 km lang und etwa 30 m breit; liegt zwischen den Ortsteilen Kreptitz und Schwarbe.

Elbfahrten

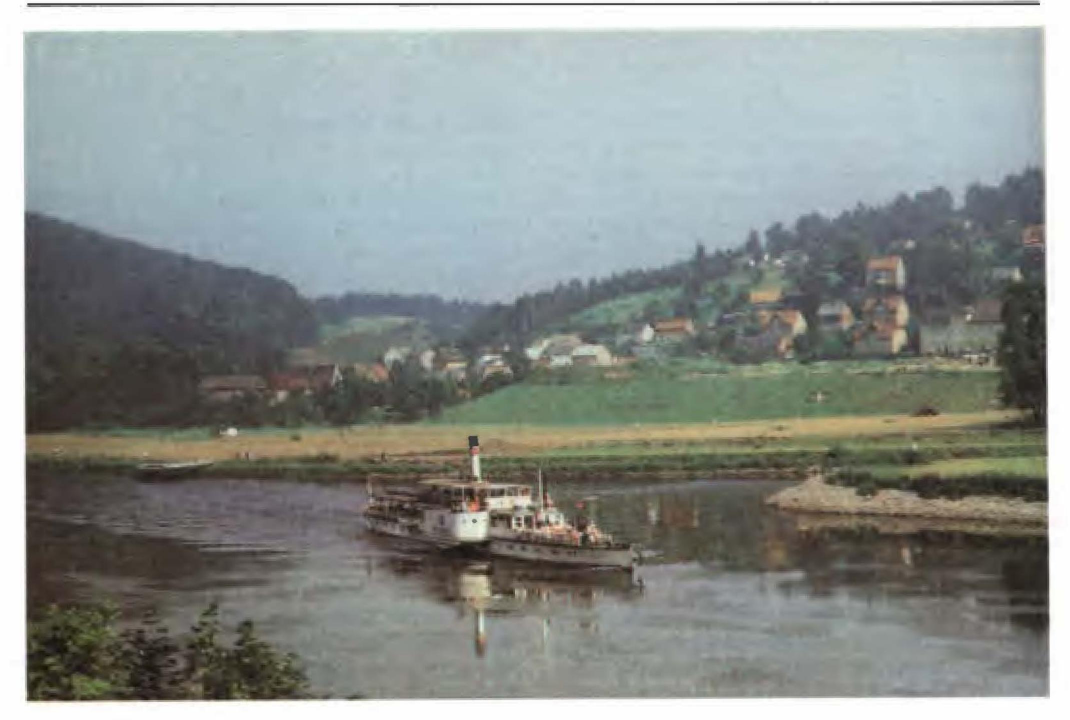
Sächsische Schweiz
(Kartenanhang S. 16, 17)

Mit den Schiffen der „Weißen Flotte" des VEB Fahrgastschiffahrt Dresden kann man auf einer Fahrt von Dresden (↗ F7) aus (die Anlegestellen befinden sich am Ufer unterhalb der Brühlschen Terrasse) das wundervolle Gebiet der Sächsischen Schweiz erleben. Der sächsische Teil des in die ČSSR hinüberreichenden Elbsandsteingebirges trägt seinen Namen seit dem beginnenden 19. Jh. und wurde durch den Bau der Eisenbahn (1850) sowie durch die Dampfschiffahrt auf der Elbe (1857) erschlossen. Für den Touristen ist die Sächsische Schweiz vor allem reizvoll durch die Kontraste von Fluß und Gebirge: Die landschaftlich genutzten „Ebenheiten" mit ihren Lehm- und Schotterdecken liegen 100 m bis 120 m über dem Elbtal, und die Sandsteinfelsen, wie der Lilienstein, der Pfaffenstein, der Königstein, der Große Zschirnstein und die Schrammsteine sowie die Felsreviere der Bastei ragen tafelbergartig heraus. Die mehr als 900 freistehenden Felsen und fast 5000 Kletteraufstiege ließen die Sächsische Schweiz zum größten Klettergebiet der DDR werden.

Die „Weiße Flotte" ist gegenwärtig der einzige Fahrgastschiffahrtsbetrieb der DDR, der noch Dampfschiffe in seinem Bestand hat. Es ist schon ein besonderes Erlebnis, auf einem der letzten elf in der DDR noch vorhandenen über 100 Jahre alten Seitenraddampfer zu fahren. Auf der 51,5 km langen Strecke legen die Schiffe an folgenden Haltestellen an: Pirna, Pirna-Posta, Zeichen, Stadt Wehlen, Kurort Rathen, Königstein, Prossen, Bad Schandau, Krippen, Schöna, Schmilka. Alle Stationen können Ausgangspunkt für Wanderungen in die schöne Umgebung sein.

Meißen–Riesa
(Kartenanhang S. 16)

Die „Weiße Flotte" Dresden erschließt mit ihren fahrplanmäßigen Fahrten dem Touristen auch das Elbtal elbeabwärts über Meißen bis Riesa. Ausgangspunkt für diese Strecke ist die Anlegestelle unterhalb der Brühlschen Terrasse in Dresden (↗ F7). Auf der 52,9 km langen Strecke halten die Schiffe zuerst an den Anlegestellen in Dresden-Pieschen und in Dresden-Cotta. Nach Unterqueren der Autobahn geht die Fahrt durch das fruchtbare Wein- und Gartenbaugebiet um Radebeul. Nach dem Halt in Radebeul-West passiert die Eisenbahn die Elbe auf der 250 m langen Brücke, links liegt das Pumpspeicherwerk Niederwartha. Über die Anlegestellen Gauernitz, Scharfenberg und Coswig-Sörnewitz erreicht das Schiff die „Stadt der blauen Schwerter", das über 1000 Jahre alte Meißen. Schon von weitem sind der Dom und die Albrechtsburg auf dem Burgberg zu sehen. Unter-



Elbdampfer „Pirna"

halb des Burgberges überquert die Eisenbahnstrecke Leipzig–Döbeln–Dresden (↗ F9) auf der 260 m langen Brücke den Elbestrom.

Über die Anlegestelle Zehren-Niedermuschütz erreicht das Schiff die Anlegestelle Diesbar-Nieschütz. Hier in der Nähe liegt in dem klimabegünstigten Weinbauort das Barockschloß Diesbar-Seußlitz mit teilweise erhaltener barocker Gartenanlage. Über die Anlegestellen Seußlitz, Niederlommatzsch, Merschwitz und Nünchritz erreicht das Schiff die Endstation Riesa (↗ F7), Industriestadt an der Elbe mit dem 1861/1901 erbauten Hafen für die seit etwa 1830 hier schon betriebene Dampfschiffahrt auf der Elbe.

Harz

(Kartenanhang S. 9, 10)

Obwohl die Harzquerbahn (↗ c8) von Wernigerode nach Nordhausen und die Selketalbahn (↗ c12) von Gernrode nach Harzgerode und nach Hasselfelde zahlreiche Erholungs- und Kurorte auf dem Schienenweg erschließen, benutzen viele Ferien-, Urlaubs- und Kurreisende die Buslinien des Kraftverkehrs zum Erreichen ihres Reisezieles. Ausgangspunkte für Busreisen in den Harz sind vor allem Halberstadt und Wernigerode.

Fahrten ab Halberstadt

Von Halberstadt (↗ c6) aus bestehen Busverbindungen nach Alexisbad, Bad Suderode, Benneckenstein/Harz, Blankenburg/Harz, Drei Annen Hohne, Friedrichsbrunn, Harzgerode, Hasselfelde, Hexentanzplatz, Ilsenburg/Harz, Rappbodetalsperre, Schierke, Stiege, Thale/Harz, Trautenstein und Wernigerode. Die Busse verlassen die Stadt südwestlich auf der F 81. Nach einer etwa 7 km langen Fahrt wird das LSG „Nördliches Harzvorland" erreicht, aus dem der 308 m hohe Hoppelberg herausragt. In Fahrtrichtung hebt sich in der Ferne der Harz deutlich ab.

An der Kreuzung mit der F 6 biegen die Busse nach Wernigerode und nach Ilsenburg/Harz (↗ c7) links ab und fahren am nördlichen Harzrand entlang. Nach Überqueren des Goldbaches liegt links, 294 m hoch, die Burgruine Regenstein, die älteste deutsche Steinburg. Die Silhouette der Stadt Blankenburg/Harz (↗ c6) wird mit dem Kreuzen der Bahnstrecke sichtbar. Beliebte Ausflugsziele sind der Eichenberg mit der Wilhelm-Raabe-Warte und der Ziegenkopf, beide mit Ausflugsgaststätten, sowie die Teufelsmauer. Diese ist nach Passieren des Stadtzentrums östlich vom Ortsausgang in Richtung Wendefurt sichtbar.

Weiter auf der F 81 geht die Fahrt nun in den Harz hinauf. Bevor die Straße nach Wendefurt mit der rechts liegenden Talsperre wieder bergab geht, zweigt nach Südosten die Straße in die schönen Erholungsorte Altenbrak, Treseburg und Allrode ab. Wieder steil bergauf fahrend, kreuzt der Bus die Straße, die über die Staumauer der Rappbodetalsperre nach Rübeland führt. Rechts liegt das Oberbecken der Wendefurther Talsperre, und nach Durchfahren eines dichten Waldgebietes erreicht der Bus den auf der Harzhochfläche liegenden Ort Hasselfelde (↗ c8). Hier bestehen Umsteigemöglichkeiten zu Buslinien, die auf der Harzlängsstraße, der

F 242, ostwärts in Richtung Stiege, Günthersberge, Alexisbad, Harzgerode verkehren oder westwärts über Trautenstein nach Tanne bzw. nach Benneckenstein/Harz.

Der reizvolle Erholungsort Trautenstein liegt im oberen Rappbodetal, umgeben von Fichten- und Buchenwäldern, während sich Tanne im Tal der Warmen Bode ausdehnt und gleichfalls von dichten Wäldern umgeben ist. Auf der Fahrt von Trautenstein nach Benneckenstein/Harz kreuzt die Straße unmittelbar am Ortseingang von Benneckenstein die Trasse der Harzquerbahn (↗ c8). Benneckenstein liegt im oberen Rappbodetal, am Nordwestrand des Unterharzes, und ist umgeben von Bergwiesen und von Fichtenwäldern. Die Berge ringsum bieten zahlreiche Wandermöglichkeiten und schöne Fernsichten.

Von Blankenburg/Harz aus fahren die Busse auf der F 27 in den Harz bis Elend, wobei die Strecke der Rübelandbahn (↗ c6) öfter gekreuzt wird. Besonders reizvolle Punkte an dieser Buslinie sind der Blaue See und das Kreuztal mit dem stählernen Eisenbahnviadukt. Rübeland, im Tal der Bode, wird erreicht. Der Ort ist wegen seiner bekannten Naturhöhlen ein beliebter Ferienort im Harz. Am Ortsausgang liegt links ein großes Kaliwerk mit riesigen Steinbruchwänden und mächtigen Abraumhalden. Über Elbingerode/Harz – hier sind weithin Tagebaue und Anlagen der Harzer Kalk- und Zementwerke zu sehen – führt die Fahrt zunächst über eine Hochfläche und dann nach Königshütte und im Tal der Warmen Bode weiter nach Tanne sowie von dort hinauf nach Benneckenstein.

Von Hasselfelde fährt der Bus auf der Harzlängsstraße, der F 242, entlang der Harzquerbahn (↗ c8) nach Stiege. Auf dem folgenden Fahrtabschnitt bieten sich Fernsichten bis zum Brocken. Kurz vor der Einmündung der von Stolberg/Harz kommenden Straße liegt im Wald das Krankenhaus „Albrechtshaus". Die Straße benutzt nun das Selketal, rechts liegt der Mühlteich mit Freibad und Bootsverleih. Hinter Günthersberge hat ein Pionierlager seinen Sitz. Nach Verlassen des Waldes sieht man rechts den Großen Auersberg mit dem kreuzförmigen Aussichtsturm auf der Josephshöhe und in Siptenfelde einen freistehenden hölzernen Glockenstuhl mit einer Fachwerkkirche. Bald wird über Alexisbad und nach Kreuzen der Schmalspurgleise der Selketalbahn (↗ c12) Harzgerode erreicht. Von Alexisbad aus kann man auf der F 185, im Tal der Selke und parallel zur Schmalspurstrecke nach Mägdesprung fahren.

Fahrten ab Wernigerode

Von Wernigerode aus fahren Busse in alle größeren Orte des Harzes. Die Fahrt nach Drei Annen Hohne geht durch den Vorort Hasserode im Tal der Holtemme und dann im enger werdenden Drängetal steil aufwärts, zu beiden Seiten durch dichte, sich an den Hängen hochziehende Fichtenwälder. Westlich der Straße verläuft die Harzquerbahn (↗ c8), deren Gleise vor dem Erreichen der Hochfläche von der Straße gekreuzt werden. Hier steht rechts das Gasthaus Drei Annen Hohne. Weiter entlang der Bahn führt die Straße zum Bf Drei Annen Hohne – von hier sind auf Wanderwegen gut die 908 m hohen Hohneklippen (schöne Fernblicke) zu erreichen.



Rappbodetalsperre

Von Wernigerode über Elbingerode/Harz verlaufen auf der F 244 und von dort auf der F 27 nach Rübeland Buslinien, die die landschaftlich reizvoll liegenden Harzorte Altenbrak, Treseburg, Thale/Harz, Bad Suderode und Gernrode sowie Friedrichsbrunn und Alexisbad erschließen.

Von Rübeland aus kann man auch das Gebiet um die Rappbodetalsperre erreichen: Nach Überqueren der Gleise der Rübelandbahn steigt die Straße in mehreren Kehren steil an und führt nach Passieren eines 200 m langen Straßentunnels über die 415 m lange Staumauer der Rappbodetalsperre, die rechts liegt, während sich links, weit unten, die Talsperre Wendefurth befindet.

Auf einer Querverbindung kann man von hier Thale/Harz erreichen. Der Bus biegt nach links, auf die F 81, ab und fährt auf ihr mit starkem Gefälle – links ist die 76 m hohe Staumauer der Talsperre Wendefurth kurz zu sehen – und von hier wieder bergan bis zur Straßenkreuzung Almsfeld. Rechts abzweigend, führt die Straße erneut hinab ins Bodetal. Am Ortseingang von Altenbrak steht ein Aquädukt, der das Wasser vom gegenüberliegenden Berghang über die Bode hinweg zu einem Holzschleifbetrieb leitete. In Treseburg, einem gleichfalls wie Altenbrak reizvoll gelegenem Ferienort, biegt die Straße nach Thale/Harz links ab. Vorbei an einem Abzweig zur Roßtrappe hat man noch vor Thale einen schönen Blick auf das Stadtensemble, links auf die Teufelsmauer bei Blankenburg/Harz und weit ins Harzvorland hinein.

Erzgebirge
(Kartenanhang S. 15, 16)

Der verkehrsgünstigste Ausgangspunkt für Busreisen in das Erzgebirge ist die Bezirksstadt Karl-Marx-Stadt. Der Busbahnhof liegt an der Straße der Nationen und ist nur etwa fünf Minuten Fußweg vom Hauptbahnhof entfernt. Vom Busbahnhof aus fahren u. a. folgende Linien:

Karl-Marx-Stadt–Stollberg–Aue

Auf der F 169 verläßt der Bus Karl-Marx-Stadt in südwestlicher Richtung, zurück bietet sich ein guter Blick auf die im Talkessel liegende Bezirksstadt mit ihren Industriegebieten. Links liegt das neue große Wohngebiet „Fritz Heckert". Durch wellige, offene Landschaft mit Äckern und Weiden, nur teils von Wald unterbrochen, geht es bis Leukersdorf, von hier ab ins Tal der Würschnitz, das in Pfaffenheim erreicht wird. Am Bf Pfaffenheim kreuzt die Straße die Bahnlinie Karl-Marx-Stadt–Stollberg. Parallel zur Bahn verlaufend, führt die F 169 zur Autobahn (Auffahrt Stollberg) und dann in einem Bogen westlich um das Zentrum Stollbergs herum. Ab Gablenz geht die Fahrt durch bewegtere Gebirgslandschaft, links liegt auf der Höhe der Katzenstein, im Osten zeigt sich Zwönitz, in Fahrtrichtung sind die bewaldeten Erzgebirgshöhen in den Kreisen Aue und Schwarzenberg gut zu erkennen.



Busbahnhof Annaberg-Buchholz

Die Straße führt bergab ins Lößnitztal. Vor Lößnitz liegt rechts der Hartensteiner Wald mit Burganlage und dem unter Naturschutz stehenden, bis 170 Jahe alten Rotbuchenbestand. Links kommt die Bahnlinie von Karl-Marx-Stadt nach Aue (↗ f5) an die F 169 heran, die weiter talwärts verläuft, die Eisenbahnstrecke kreuzt und im Tal der Zwickauer Mulde die Kreisstadt Aue erreicht.

Karl-Marx-Stadt–Scharfenstein–Marienberg–Olbernhau

Die Buslinie führt auf der F 174 aus der Bezirksstadt heraus und nimmt sogleich die ersten Steigungen ins Gebirgsvorland, rechts ist der steil aufragende Südrand des Erzgebirgischen Beckens zu sehen. Hinter Altenhain beginnt, ebenfalls rechts, das LSG „Talsperre Einsiedel/Kemtauer Wald", in dem die Trinkwassertalsperre liegt. Am Abzweig der Straße nach Dittersdorf ist mit 554 m die Dittersdorfer Höhe erreicht, die gute Fernblicke ins Erzgebirge bietet. Die F 174 führt über die Gornau, hier ist links am Horizont kurz die Augustusburg zu sehen, nach Zschopau. Am Ortsausgang wird die Zschopau überquert, und die Bahnlinie Flöha–Bärenstein (↗ f11) wird gekreuzt. Nach links zweigt die Landstraße, parallel zur Eisenbahnlinie und zur Zschopau, ab, während die F 174 in Serpentinen steil ansteigt. Hinter Hohndorf zweigt die auf der Höhe verlaufende Landstraße nach Flöha ab. Die bewaldeten Kuppen links der Straße sind das Einzugsgebiet der beiden Neunzehnhainer Talsperren. Rechts kann man ins Zschopautal sehen, dahinter erblickt man die Greifensteine und die Franzenshöhe. An der Straßenkreuzung mit der F 101 – Heinzebank genannt – sind 605 m ü. d. M. erreicht. Auf der Hochfläche fährt der Bus weiter über Lauta mit seinen alten, großen Halden und ehemaligen Schachtanlagen – die hohen Berge rechts am Horizont sind der Pöhlberg, der Bärenstein, dahinter der Fichtelberg und schon in der ČSSR der Klinovec – bis schließlich Marienberg erreicht wird. Hier zweigt die Buslinie in Richtung Olbernhau nach Osten ab, wobei die Straße mehrmals die Bahnlinie von Flöha nach Marienberg (↗ f13) kreuzt. Über Zöblitz, an der Ostseite des reizvollen Schwarzen Pockautales in 600 m Höhe liegend, umgeben von Nadel-, Laub- und Mischwäldern, fährt der Bus in der Kammregion des Erzgebirges zur in der großen Talweite der Flöha, nahe der Grenze zur ČSSR, liegenden Stadt Olbernhau.

Karl-Marx-Stadt–Ehrenfriedersdorf–Geyer Annaberg-Buchholz–Oberwiesenthal

Die Buslinie führt direkt in südlicher Richtung aus dem Talkessel der Bezirksstadt heraus quer durch das Erzgebirge in seine höchsten Kammlagen und überwindet dabei bis Oberwiesenthal einen Höhenunterschied von fast 600 m. Trotzdem hat man wegen der meist nur allmählichen Steigungen nicht den Eindruck, daß man sich im Gebirge befindet.

Auf der F 95, zunächst parallel zur Strecke Karl-Marx-Stadt–Stollberg, geht die Fahrt von Karl-Marx-Stadt über den steilen Anstieg des Harthauer Berges in das Erzgebirgsvorland. Hinter der Gemeinde Harthau steigt die Straße weiter an bis auf den Geiersberg; hier wird das Erzgebirge erreicht. Im Süden ist das dichtbesiedelte Zwönitztal zu sehen. In Burkhardtsdorf kreuzt die Straße die Strecke Karl-Marx-Stadt–Aue (↗ f5).

Die Buslinie nach Geyer zweigt in Ehrenfriedersdorf ab. Nach Annaberg-Buchholz verläuft sie nach Kreuzen der Bahnstrecke Flöha–Bärenstein (↗ f11) bis an den Rand des historischen Stadtkerns von Annaberg. Hinter der großen Straßenkreuzung auf der Höhe – rechts geht es ins Tal nach Cunersdorf – führt die F 95 nach Bärenstein abermals über die Bahngleise hinweg. Durch das Pöhlbachtal verläuft die Straße parallel zur Schmalspurbahn Cranzahl–Kurort Oberwiesenthal (↗ f12), die zweimal gekreuzt wird, immer an Höhe gewinnend hinauf nach Oberwiesenthal, an dessen nördlichem Rand sich der 1214 m hohe Fichtelberg erhebt.

Karl-Marx-Stadt–Augustusburg–Eppendorf

Die Buslinie benutzt die enge, gewundene Augustusburger Straße, führt ständig ansteigend in östlicher Richtung aus der Bezirksstadt heraus, vorbei am Ortsteil Adelsberg. Links liegt – am Kirchturm zu sehen – die Gemeinde Euba. Hinter dem Mischwald folgt Erdmannsdorf, wo sich ein schöner Blick auf das Zschopautal und die Augustusburg mit ihren vier Ecktürmen bietet. Mit starkem Gefälle führt die Straße zum Lauf der Zschopau hinab. Am Bahnhof (Strecke Flöha–Bärenstein, ↗ f11) beginnt die nach Augustusburg führende Standseilbahn. Die bogenreiche Straße indes führt nach Unterqueren der Bahnlinie bis nach Augustusburg bergauf. Danach geht sie wieder bergab ins Flöhatal, kreuzt in der Gemeinde Schellenberg den Fluß und am Bf Leubsdorf die Bahnlinie Flöha–Marienberg (↗ f13), die Gemeinde erstreckt sich fast 4 km lang entlang der Straße. Durch die reizvolle Landschaft und durch den Borstendorfer Wald erreicht der Bus auf der stark abfallenden Straße Eppendorf, das im Tal der großen Lößnitz liegt.

Osterzgebirge

(Kartenanhang S. 16)

Für Busreisen in das Osterzgebirge ist die Bezirksstadt Dresden verkehrsgünstiger Ausgangspunkt. Vom Busbahnhof, unmittelbar östlich des Hauptbahnhofs gelegen, beginnen Buslinien

nach: Altenberg, Frauenstein, Kurort Bärenburg, Kurort Bärenfels, Kurort Kipsdorf, Kurort Oberbärenburg, Hermsdorf, Olbernhau, Rechenberg-Bienenmühle, Rehefeld, Schellerhau und Zinnwald.

Dresden–Zinnwald

Die Buslinie in Richtung Zinnwald führt auf der F 170 aus dem Dresdner Elbtal heraus in südlicher Richtung, passiert hinter Possendorf das LSG „Dippoldiswalder Heide" und verläuft ab Dippoldiswalde im Tal der Roten Weißeritz aufwärts. Hinter Dippoldiswalde sowie kurz vor Obercarsdorf kreuzt die Schmalspurstrecke der Osterzgebirgsbahn von Freital-Hainsberg nach Kurort Kipsdorf (↗ f14) zweimal die Straße und verläuft dann parallel zu ihr. Ab Obercarsdorf fährt der Bus auf der F 170 durch das LSG „Osterzgebirge", dabei ständig an Höhe gewinnend. Im ehemaligen Bergflecken Schmiedeberg steht links der Straße die Dreifaltigkeitskirche. Am Ortseingang des Kurortes Kipsdorf queren die Gleise der Schmalspurbahn nochmals die F 170. Das schöne Empfangsgebäude des Bf Kipsdorf liegt unmittelbar an der Straße. Durch dichte Wälder zieht sich die Straße weiter bergauf, rechts zweigt die Landstraße zum Kurort Bärenfels und weiterführend nach Schellerhau ab. An der F 170 folgt Waldbärenburg und nach Passieren einer Serpentinenfahrt links der Abzweig nach Oberbärenburg, beides beliebte Kur- und Erholungsorte. Wenn sich der Wald lichtet und links der Straße ausgedehnte Skihänge sichtbar werden, ist der Ortseingang von Altenberg erreicht. Die Straße führt am Endbahnhof der Müglitztalbahn (↗ f16) vorbei in die durch ihren Zinnbergbau (mit Schaubergwerk) bekannte Stadt. In der Straßenbiegung im Ort zweigt nach links die Straße nach Geising ab, während die F 170 weiter bergwärts führt, links und rechts der Straße teils wieder Wald, hinauf nach Zinnwald-Georgenfeld, dem schneereichsten Ort des Osterzgebirges und Grenzübergang zur ČSSR.

Dresden–Frauenstein–Rehefeld

Von der F 170 zweigt hinter Obercarsdorf die F 171 westwärts ab. Hier verläuft die Buslinie nach Frauenstein, Rechenberg-Bienenmühle und nach Rehefeld. Bis Hennersdorf durch offene Landschaft führend, zieht sich die Straße in Nähe der Talsperre Lehnmühle durch Waldgebiete und führt um den Südzipfel der Talsperre herum. Rechts liegen drei je über 600 m hohe Berge. Der östliche Stadtrand von Frauenstein wird erreicht, von hier aus ist die auf einem Granitporphyrfels stehende Burgruine mit dem besteigbaren Nordturm zu sehen. Der Bus benutzt weiter die F 171, durchfährt die reizvolle Landschaft bis Nassau und biegt beim Auftreffen der Straße auf die Bahnlinie von Freiberg nach Holzhau nach links ab. Entlang dem Oberlauf der Freiberger Mulde verläuft die Straße über Rechenberg-Bienenmühle und Holzhau, entlang der Staatsgrenze zur ČSSR nach Rehefeld-Zaunhaus, einem vielbesuchten Ferienort für den Sommerurlaub, aber auch für den Winter in schneesicherer Lage des Osterzgebirges.

Hinweise für Eisenbahnreisende



Fotografieren und Filmen auf Eisenbahngelände

„Darf man auf dem Eisenbahngelände fotografieren?" – diese Frage ist für Eisenbahnfreunde und Amateurfilmer von besonderem Interesse.

Das Kursbuch der Deutschen Reichsbahn gibt in den Reiseinformationen für den Binnenverkehr (in der Ausgabe 1986/87 unter der Nr. 21) folgenden Hinweis: Das Fotografieren und Filmen auf dem Gelände der Deutschen Reichsbahn ist grundsätzlich genehmigungspflichtig.

Genehmigungen werden von der Pressestelle des Ministeriums für Verkehrswesen sowie von den Pressestellen der Reichsbahndirektionen erteilt. Für die Genehmigung können Gebühren nach den geltenden Rechtsvorschriften erhoben werden. Zur Gewährleistung eines sicheren und reibungslosen Betriebsablaufes sind die Leiter der Dienststellen berechtigt, die Aufnahmetätigkeit zu unterbrechen, zeitlich zu begrenzen, örtliche Einschränkungen festzulegen bzw. andere Bedingungen zu stellen, wenn die örtliche Situation das erfordert.

Soll aber der Beginn oder das Ende von Urlaubsreisen, die Begrüßung oder der Abschied eines Besuches auf dem Bahnhof im Bild oder in einer Filmszene festgehalten werden, ist folgendes zu beachten: Es dürfen solche Motive fotografiert werden, die dem Reisenden zugänglich sind (Bahnhofsgebäude, Bahnsteig, abfahrbereiter Zug). Dabei ist jeder gut beraten, wenn er beim Leiter der betreffenden Dienststelle oder bei der Aufsicht um eine Erlaubnis bittet. Deren Entscheidung ist maßgebend, damit Ordnung und Sicherheit ebenso gewahrt bleiben wie ein ungestörter Verkehrs- und Arbeitsablauf. Man darf nicht vergessen, daß unter bestimmten Umständen, wie beispielsweise während der Urlaubssaison, Hochbetrieb herrschen kann und sich Fotografieren und Filmen schon wegen gegenseitiger Rücksichtnahme verbieten. Hinzu kommen Gefahrenmomente durch den Zugverkehr, Gepäcktransport u. ä.

Nicht fotografiert werden darf ein Zug von Passagieren während eines Aufenthaltes auf freier Strecke und vom den Reisenden nicht zugänglichen Gelände.

Um zu den begehrten Fotos von reizvollen Eisenbahnmotiven zu kommen, organisiert u. a. das Reisebüro der DDR für ausländische Interessenten Eisenbahnhobbyreisen in landschaftlich schöne Gegenden der DDR. Hier ist bei Besichtigungen, z. B. von Dampfloks und Schmalspurbahnen, das Fotografieren und Filmen möglich.

Auch der Deutsche Modelleisenbahn-Verband der DDR organisiert derartige Hobbyreisen. Die Formalitäten für die Erlangung der Fotogenehmigung erledigen in diesen Fällen die jeweiligen Veranstalter.

Informationen über Reise- und Beförderungsbedingungen der Deutschen Reichsbahn

(Stand: 1. 10. 1986)

Nachstehend wird ein Überblick über allgemein interessierende Reise- und Beförderungsbedingungen der Deutschen Reichsbahn gegeben. Auskünfte über Fahrpläne, geltende Beförderungs- und Tarifbestimmungen erteilen Informationsstellen der Bahnhöfe oder die Reisebüros.

Informationen für den Binnenverkehr

Fahrausweise

Jeder Reisende ist selbst dafür verantwortlich, daß er bei Fahrtantritt im Besitz eines gültigen Fahrausweises ist. Es empfielt sich, die Fahrausweise rechtzeitig zu lösen. Die Angaben auf dem Fahrausweis sind vom Reisenden beim Empfang des Fahrausweises zu prüfen.

Bei den Fahrkartenausgaben der Bahnhöfe und bei den Reisebüros können Fahrausweise unbegrenzte Zeit im voraus erworben werden, sofern keine besonderen Einschränkungen bestehen, wie bei Sonntagsrückfahrkarten, Arbeiterrückfahrkarten oder Zeitkarten. Werden auf Bahnhöfen keine Fahrausweise ausgegeben oder konnten vor Antritt der Fahrt keine Fahrausweise erworben werden, hat dies der Reisende unaufgefordert dem Zugbegleiter mitzuteilen, bevor dieser den Wagen oder bei Abteilwagen das Abteil betritt.

Der *Normalfahrpreis* für Personenzüge beträgt je Kilometer in der 1. Klasse 11,6 und in der 2. Klasse 8,0 Pfennige. Für die Benutzung von Eil-, Schnell- und Expreßzügen werden besondere *Zuschläge* erhoben (Tabelle S. 289).

Zuschlagkarten gelten nur zu einer Fahrt und nur so lange wie der Fahrausweis, zu dem sie gelöst wurden. Die zu einer Zeitkarte gelöste Zuschlagkarte gilt dagegen nur zu einer Fahrt am Geltungstag.

Die *Geltungsdauer* der Fahrausweise, auch der für Hin- und Rückfahrt, beträgt grundsätzlich vier Tage, gerechnet vom ersten Geltungstag. Auf Entfernungen bis zu 100 km gelten die Fahrausweise nur einen Tag, die aus Automaten ausgegebenen nur am Lösungstag. Bestimmte Fahrausweise zum ermäßigten Preis, die zu-

Entfernungszonen in km	Eilzüge 1. Kl. Mark	Eilzüge 2. Kl. Mark	Schnellzüge 1. Kl. Mark	Schnellzüge 2. Kl. Mark	Expreßzüge 1. Kl. Mark	Expreßzüge 2. Kl. Mark
Zone 1 bis 300	3,–	1,50	6,–	3,–	10,–	5,–
Zone 2 über 300	5,–	2,50	10,–	5,–	16,–	8,–

gleich für die Hin- und Rückfahrt ausgegeben werden, gelten für die Rückfahrt einen Monat, gerechnet vom ersten Geltungstag.

Innerhalb der Geltungsdauer der Fahrausweise – ausgenommen S-Bahn-Fahrausweise – kann die Fahrt beliebig oft unterbrochen werden. Durch die Fahrtunterbrechung wird die Geltungsdauer der Fahrausweise nicht verlängert.

Fahrpreisermäßigungen

Die Inanspruchnahme der von der Eisenbahn gewährten Fahrpreisermäßigungen ist nur bei Erfüllung der im Eisenbahn-Personentarif genannten Voraussetzungen möglich. So werden die Fahrpreisermäßigungen grundsätzlich nur für Fahrten innerhalb der DDR gewährt, d. h., das endgültige Reiseziel muß in der DDR liegen. Die Berechtigung zur Inanspruchnahme einer Fahrpreisermäßigung ist beim Lösen der Fahrausweise unaufgefordert und bei der Fahrkartenprüfung im Zuge durch Vorlage der entsprechenden Unterlagen (z. B. Antrag, Ausweis oder FDGB-Mitgliedsbuch) nachzuweisen.

Kinder bis zum vollendeten 6. Lebensjahr werden unentgeltlich befördert. Für Kinder bzw. Jugendliche vom vollendeten 6. Lebensjahr bis zum vollendeten 16. Lebensjahr ist der halbe Normalfahrpreis zu zahlen. Bei Benutzung von Eil-, Schnell- und Expreßzügen ist außerdem der halbe Zuschlag zu entrichten.

Fahrkarten für *Jugendliche* zum halben Normalfahrpreis erhalten Schüler der allgemeinbildenden polytechnischen Oberschulen ab 16 Jahre, Lehrlinge und Direktstudenten gegen Vorlage entsprechender Bescheinigungen bzw. Ausweise. Bei Benutzung zuschlagpflichtiger Züge ist der volle Zuschlag zu zahlen.

Neben den Fahrpreisermäßigungen für den *Berufs- und Schülerverkehr* (z. B. Arbeiterrückfahrkarten und Schülerfahrkarten – 75 % Ermäßigung; Zeitkarten) sowie für Urlaubsfahrten (Ferienrückfahrkarten – 33 1/3 % Ermäßigung, Reisebüro-Rückfahrkarten – 25 % Ermäßigung) gibt es noch weitere Vergünstigungen für Eisenbahnfahrten. Es werden u. a. ausgegeben:

- *Fahrkarten für Schwerbeschädigte* mit einer Fahrpreisermäßigung von 75 % für vier Einzelfahrten im Kalenderjahr gegen Vorlage des entsprechenden Schwerbeschädigtenausweises der DDR. Schwerstbeschädigte können unentgeltlich von einer Person (Blinde von einem Führhund) begleitet werden, wenn dies im Schwerstbeschädigtenausweis besonders vermerkt ist.
- *Sonntagsrückfahrkarten, Schichtarbeiterrückfahrkarten* mit einer Fahrpreisermäßigung von 33 1/3 % in allen Verbindungen auf Entfernungen bis 100 km. Sonntagsrückfahrkarten gelten von Sonnabend 0 Uhr bis Montag 3 Uhr sowie zu den gesetzlichen Feiertagen vom Tag vor dem Feiertag 11 Uhr bis zum Tag nach dem Feiertag 3 Uhr. Schichtarbeiterrückfahrkarten erhalten gegen Vorlage eines entsprechenden Antrages Werktätige, deren arbeitsfreie Tage nicht auf den Sonnabend und/oder Sonntag fallen.
- *Fahrkarten für Familien* mit drei und mehr Kindern mit einer Fahrpreisermäßigung von 33 1/3 % für beliebige Fahrten (nur zugleich für die Hin- und Rückfahrt). An jeder Fahrt müssen mindestens drei Mitglieder einer Familie teilnehmen.
- *Rentnerfahrkarten* mit einer Ermäßigung von 33 1/3 % für beliebige Fahrten gegen Vorlage des Personalausweises bzw. des Rentenausweises.

Fahrkartenschalter im Hauptbahnhof Frankfurt (Oder)



– Beförderungsscheine für *Gruppenfahrten* – insbesondere für Schul-, Sport- und Jugendfahrten – mit einer Ermäßigung von 50% bis 100 km und von 75% für die 100 km übersteigende Entfernung. An jeder Gruppenfahrt müssen 5 Teilnehmer und 1 Leiter teilnehmen. Für *Gesellschaftsfahrten* (Gruppen von mindestens 20 Personen) beträgt die Ermäßigung 25%.

Reservierung von Platzkarten

Durch den Kauf einer Platzkarte kann vor Antritt der Reise in einer Reihe von Expreß,- Schnell- und Eilzügen mit Platzreservierungen ein Sitzplatz gesichert werden. Die *Platzkartengebühren* betragen für die 1. Klasse 1,– M und für die 2. Klasse 0,50 M. Die Platzkarten können durch Bestell-/Antwortpostkarten, erhältlich bei den Fahrkartenausgaben, schriftlich bei den Platzreservierungsstellen bestellt werden. Gegen Vorlage der bestätigten Antwortpostkarte können die Platzkarten bei allen Fahrkartenausgaben und Reisebüros gelöst werden. An Platzkartenschaltern können innerhalb des elektronischen Platzreservierungssystems EPLA Platzkarten bereits 60 Tage vor Fahrtantritt, für Züge, die nicht im EPLA einbezogen sind, 7 Tage vor Fahrtantritt gelöst werden.

Reservierung von Liege- und Bettplätzen

Die Benutzung von Liege- oder Schlafwagen ist nur gegen Lösen einer Liege- bzw. Bettkarte und eines der Zuggattung und Wagenklasse entsprechenden Fahrausweises möglich. Die Liege- oder Bettplätze sind auf dem Bahnhof einzunehmen, von dem ab sie bestellt wurden; andernfalls erlischt der Anspruch auf den Platz. Liege- und Bettplätze können nur mündlich bei den Reservierungsstellen der Bahnhöfe und in Reisebüros bestellt werden.
Liegeplatzgebühr: 6,50 M
Bettplatzzuschläge:

	1. Klasse	2. Klasse	
	Einbettabteil	Zweibettabteil	Dreibettabteil
bis 500 km	38,– M	19,– M	13,– M
bis 700 km	40,– M	20,– M	14,– M

Mitnahme von Traglasten

Rodelschlitten und Skier können in allen Reisezügen in der 2. Klasse mitgenommen werden (in Personenzügen unentgeltlich, in zuschlagpflichtigen Reisezügen gegen Lösen von Fahrradkarten). Fahrräder und Faltboote auf Bootswagen dürfen in Reisezügen gegen Lösen von Fahrradkarten mitgenommen werden, wenn sie Gepäckwagen oder Personenwagen mit Traglastenabteilen führen.

Mitnahme von Kinderwagen

Für mitreisende Kinder dürfen Kinderwagen unentgeltlich in Personen-, Eil- und Schnellzügen mitgenommen werden, wenn die Mitnahme möglich und nach dem Fahrplan nicht ausgeschlossen ist.

Mitnahme von Krankenfahrstühlen

Die Mitnahme von Krankenfahrstühlen ist für Reisende in allen Reisezügen, sofern dies nach dem Kursbuch nicht ausdrücklich ausgeschlossen ist, unentgeltlich zugelassen. Zusammenklappbare Rollstühle können in allen Reisezügen mitgenommen werden.

Mitnahme von Tieren

In die Personenwagen der Reisezüge dürfen Hunde jeder Größe mit angelegtem Maulkorb und kleine Tiere in geeigneten Behältern mitgenommen werden. Für Hunde muß ein Fahrausweis zum halben Preis 2. Klasse Personenzug gelöst werden.

Reisegepäck

Zu einem günstigen *Gepäcktarif* können, gegen Vorlage des Fahrausweises, Koffer, Taschen, andere geeignete Reisebehältnisse, Kinderwagen, Fahrräder, Krankenfahrstühle und Sportgeräte grundsätzlich nur mit einer Masse bis zu 25 kg als Reisegepäck aufgegeben werden. Ohne Vorlage des Fahrausweises wird das Reisegepäck als Expreßgut befördert.

Zwischen den im Kursbuch besonders gekennzeichneten Orten der DDR besteht *Haus-Haus-Gepäckverkehr.*

Für das zur Beförderung aufgegebene Reisegepäck sowie für die zur Aufbewahrung übergebenen Sachen kann entsprechend den Bedingungen der Staatlichen Versicherung der DDR eine Versicherung abgeschlossen werden.

Informationen für den internationalen Reiseverkehr

SMPS-Verkehr

Im internationalen Personenverkehr mit den nachstehend genannten Ländern gilt das „Abkommen über den internationalen Personenverkehr" (SMPS) mit dem „Einheitlichen Internationalen Personentarif zum Abkommen über den internationalen Personenverkehr" (EMPT): So-



Reisegepäckabfertigung Bahnhof Berlin-Lichtenberg

zialistische Volksrepublik Albanien, Sozialistische Republik Vietnam, Koreanische Demokratische Volksrepublik, Mongolische Volksrepublik, Sozialistische Republik Rumänien, Tschechoslowakische Sozialistische Republik, Ungarische Volksrepublik, Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken, Volksrepublik Bulgarien, Volksrepublik China und Volksrepublik Polen.

Bei Reisen in die Volksrepublik Bulgarien z. B. über die SFR Jugoslawien bzw. Österreich finden die Bestimmungen der „Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen und Gepäck" (CIV) und der „Gemeinsame Internationale Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck" (TCV) Anwendung.

Im SMPS-Verkehr werden Fahrausweise für einfache Fahrt sowie für Hin- und Rückfahrt ausgegeben. Die Geltungsdauer der Fahrausweise beträgt für einfache Fahrt (Hinfahrt) 2 Monate, für Rückfahrt bzw. Hin- und Rückfahrt 4 Monate. Die Fahrt kann beliebig oft unterbrochen werden.

Der Fahrpreis für Kinder im Alter vom vollendeten 5. bis zum vollendeten 10. Lebensjahr beträgt 50% des Fahrpreises für Erwachsene. Ein Reisender kann ein Kind bis zum vollendeten 5. Lebensjahr unentgeltlich mitnehmen, wenn das Kind keinen besonderen Sitzplatz beansprucht.

Bei Benutzung von Schlaf- und Liegewagen ist zusätzlich zum Fahrpreis der tarifmäßige Zuschlag gemäß EMPT zu zahlen. Bei der Fahrtunterbrechung verlieren jedoch Bett- und Liegekarten ihre Gültigkeit.

Für die Benutzung von Schlaf- und Liegewagen der Jugoslawischen Eisenbahn (JZ) im Verkehr mit der Tschechoslowakischen Sozialistischen Republik und der Ungarischen Volksrepublik werden die Zuschläge nach dem „Gemeinsamen Internationalen Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck (TCV)" erhoben.

Im Personenverkehr mit der Tschechoslowakischen Sozialistischen Republik, der Ungarischen Volksrepublik, der Sozialistischen Republik Rumänien und der Volksrepublik Bulgarien kann bei Fahrausweisen zum Zweck der Platzreservierung ein Vordatieren des 1. Geltungstages bis zu einem Zeitraum von 2 Monaten erfolgen.

In der ČSSR dürfen platzkartenpflichtige Züge und Platzkartenwagen nur dann benutzt werden, wenn neben der Fahrkarte auch eine gültige Platzkarte vorhanden ist. Benutzt ein Reisender dennoch einen Platzkartenwagen ohne Platzkarte (auch beim Aufenthalt im Gang), so hat er eine Ordnungsstrafe in Höhe von 40,– Kčs zu entrichten.

CIV-Verkehr

Im internationalen Personenverkehr mit den nichtsozialistischen Ländern sowie mit der SFR

Jugoslawien gelten die „Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen und Gepäck“ (CIV) und der „Gemeinsame Internationale Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck“ (TCV).

Die Bestimmungen regeln den Verkehr mit folgenden Ländern: Belgien, Bundesrepublik Deutschland, Dänemark, Finnland, Frankreich, Griechenland, Großbritannien, Irland, Italien, SFR Jugoslawien, Luxemburg, Niederlande, Norwegen, Österreich, Schweden, Schweiz, Spanien und Türkei.

Im CIV-Verkehr werden Fahrausweise für einfache Fahrt sowie für Hin- und Rückfahrt ausgegeben. Die Fahrausweise gelten im allgemeinen 2 Monate. Die Fahrt kann beliebig oft unterbrochen werden.

Kinder bis zum vollendeten 4. Lebensjahr werden, wenn für sie kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, unentgeltlich befördert.

Für die Benutzung von Liege- und Schlafwagen sind besondere Zuschläge zu entrichten. Bei Fahrtunterbrechung verlieren Bett- oder Liegekarten ihre Gültigkeit.

Bei Ausgabe von Fahrausweisen durch Ausgabestellen in der DDR und in Berlin (West) wird Kindern vom vollendeten 4. bis zum vollendeten 10. Lebensjahr für die Strecken der Deutschen Reichsbahn eine Ermäßigung in Höhe von 50 % auf den Fahrpreis für Erwachsene gewährt. Für die daran anschließenden ausländischen Strekken gilt, von Ausnahmen abgesehen, in der Regel anstelle der Altersgrenze 10 Jahre die Altersgrenze 12 Jahre. Die Eisenbahnen fördern Gruppenfahrten durch Gewährung von Fahrpreisermäßigungen in unterschiedlicher Höhe, teilweise bis zu 40 %.

Die Bezahlung der Beförderungsgebühren erfolgt nach den geltenden devisenrechtlichen Bestimmungen. Es wird empfohlen, die Fahrausweise rechtzeitig und möglichst nicht erst am Reisetag zu lösen. Man benutze dazu die verkehrsschwachen Zeiten.

Fahrgelderstattungen im internationalen Verkehr

Bei Nichtbenutzung bzw. teilweiser Benutzung der Beförderungsausweise hat der Reisende Anspruch auf die Erstattung der Beförderungsgebühren, wenn der Erstattungsanspruch ausreichend und glaubhaft begründet ist. Bei Verzicht auf den Fahrtantritt bzw. auf die Weiterreise hat sich der Reisende sofort eine Bescheinigung über die Nichtbenutzung bzw. teilweise Benutzung vom Abgangsbahnhof bzw. von dem Bahnhof erteilen zu lassen, auf dem die Reise unterbrochen bzw. nicht mehr fortgesetzt wird.

Bei Benutzung einer niedrigeren Wagenklasse oder bei sonstigen Unregelmäßigkeiten während der Reise ist eine Bestätigung vom Zugbegleitpersonal einzuholen. Kann der Reisende einen bereits reservierten Bett-, Liege- oder Autoplatz nicht in Anspruch nehmen, läßt er sich die Abbestellung der Plätze auf dem jeweiligen Beförderungsausweis bescheinigen.

Anträge auf Fahrgelderstattung können schriftlich auf jedem größeren Bahnhof und jedem Vertragsreisebüro der Deutschen Reichsbahn eingereicht werden. Es wird darauf aufmerksam gemacht, daß infolge der Mitwirkung der beteiligten ausländischen Eisenbahnen Erstattungen im internationalen Personenverkehr einer längeren Bearbeitungsdauer unterliegen.

Innerhalb der Geltungsdauer ist es auch möglich, nichtbenutzte Fahrausweise bei der Ausgabestelle ohne schriftlichen Antrag zurückzugeben bzw. umzutauschen. Nach Ablauf des 1. Geltungstages ist hierzu eine Bescheinigung über die Nichtbenutzung des Fahrausweises vom Abgangsbahnhof der Hinfahrt erforderlich.

Von den Erstattungsgebühren wird eine tariflich festgelegte Bearbeitungsgebühr einbehalten, sofern kein eisenbahnseitiges Verschulden vorliegt. Vormerkgebühren auf Bettkarten des SMPS-Verkehrs sind von der Erstattung ausgeschlossen.

Reisegepäck

Gegenstände, die dem Reisezweck dienen und in geeigneter Weise verpackt sind, können auch im internationalen Verkehr als Reisegepäck abgefertigt werden. Erforderlich dazu ist die Vorlage eines gültigen Fahrausweises.

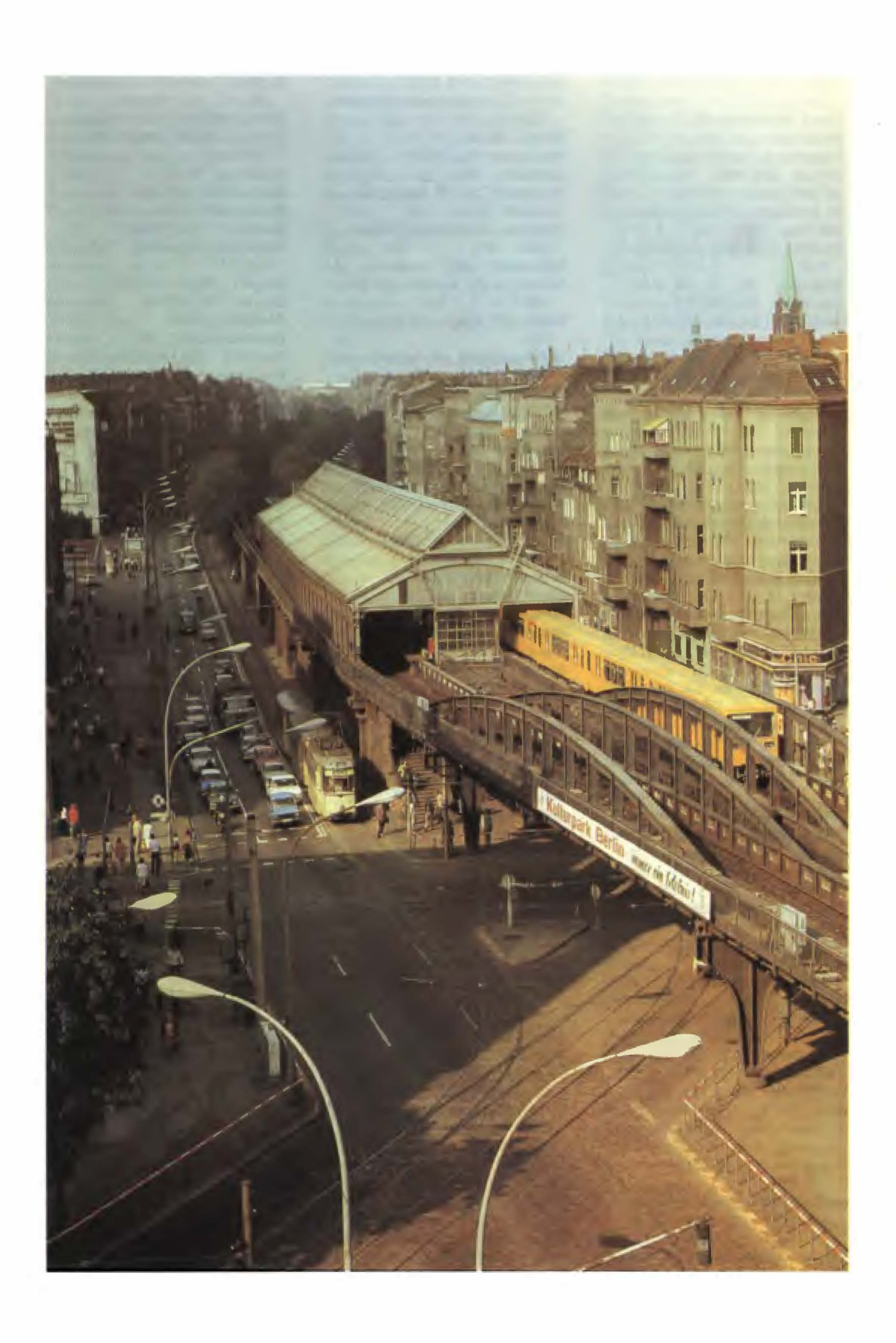
Es muß berücksichtigt werden, daß Reisegepäck während der Beförderung einer erhöhten Beanspruchung unterliegt. Als Reisegepäck können daher nur Gegenstände in dauerhafter und unbeschädigter Verpackung angenommen werden. Besonders wichtig ist es, daß Koffer und dgl. zuverlässig verschlossen sind.

Für die Erfüllung und Einhaltung der Zollvorschriften sind die Reisenden selbst verantwortlich. Es ist daher zweckmäßig, von den teilweise vorhandenen Möglichkeiten einer zollamtlichen Vorabfertigung Gebrauch zu machen.

Paß- und Visabestimmungen

Ein- und Ausreisen erfolgen nach den geltenden Rechtsvorschriften der DDR. Nähere Auskünfte erteilen die diplomatischen oder konsularischen Auslandsvertretungen der DDR, der VEB Reisebüro der DDR bzw. die zuständigen Dienststellen der Deutschen Volkspolizei.

Register



Orts- und Objektregister

Personenregister

Sachwortregister



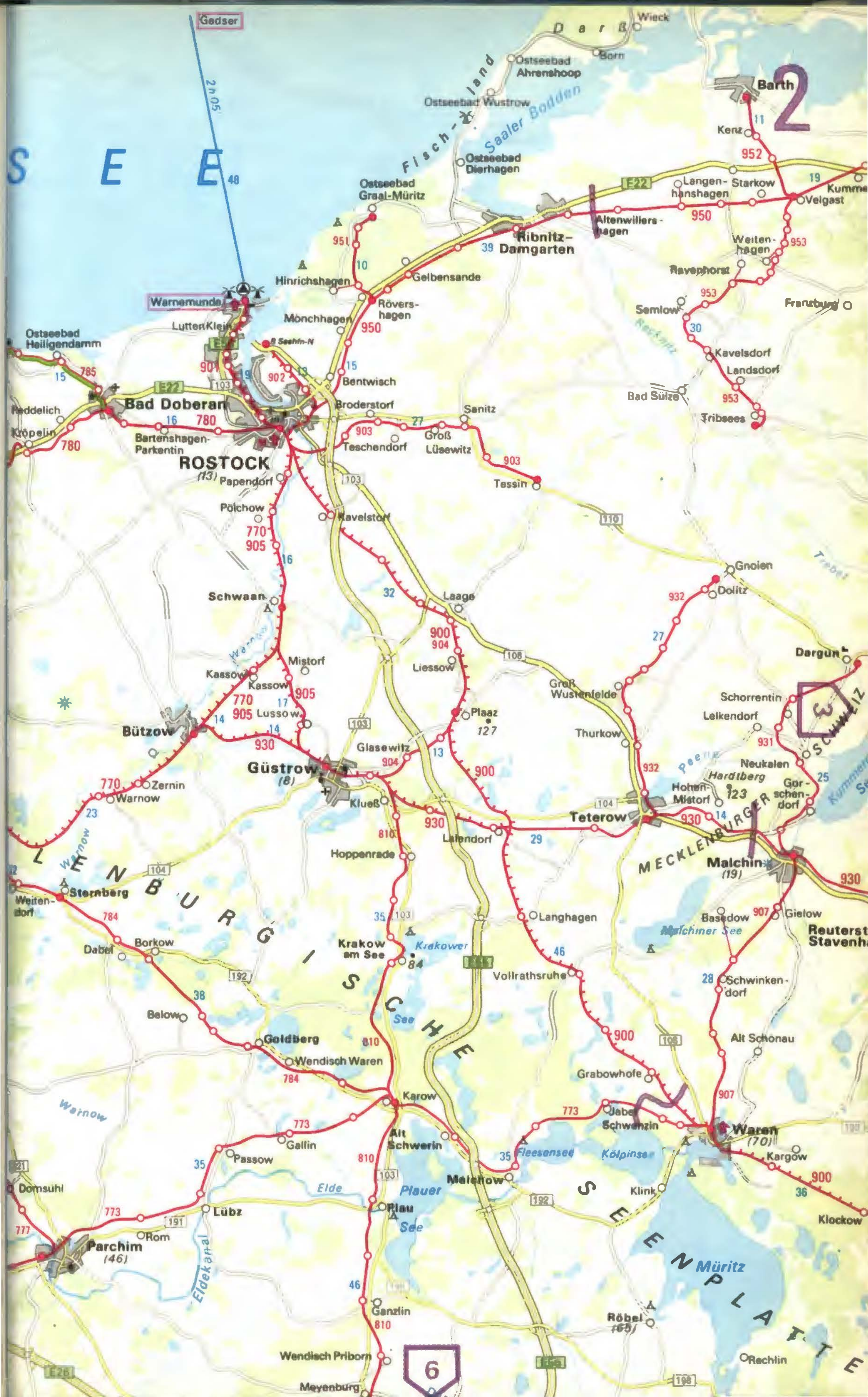
ADN-Zentralbild (1)
Böttger, Thomas, Karl-Marx-Stadt (4)
Deutsche Fotothek (2)
Hardenberg, Harry, Stralsund (1)
Hartwig, Gunter v., Leipzig (2)
Heym, Rudolph, Suhl (5)
Kirsche, Hans-Joachim, Berlin (47)
Kitte, Rainer, Görlitz (8)
König, Klaus, Berlin (33)
Pellmann, Udo, Dresden (1)
Rossa, Klaus, Berlin (1)
Rothe, André, Dresden (1)
Rothe, Gerhard, Augustusburg (2)
Schlegel, Thomas, Lunzenau (1)
Schmidt, Wolfram, Berlin (1)
Schönfeld, Werner, Halle (1)
Schütze-Rodemann, Sigrid, Halle (23)
Sprang, Burkhard, Berlin (56)
Tarifamt der Deutschen Reichsbahn (1)
Wünschmann, Dieter, Leipzig (5)

Die Grafiken zeichneten Marlis Mewes und Renate Strohm, Berlin.

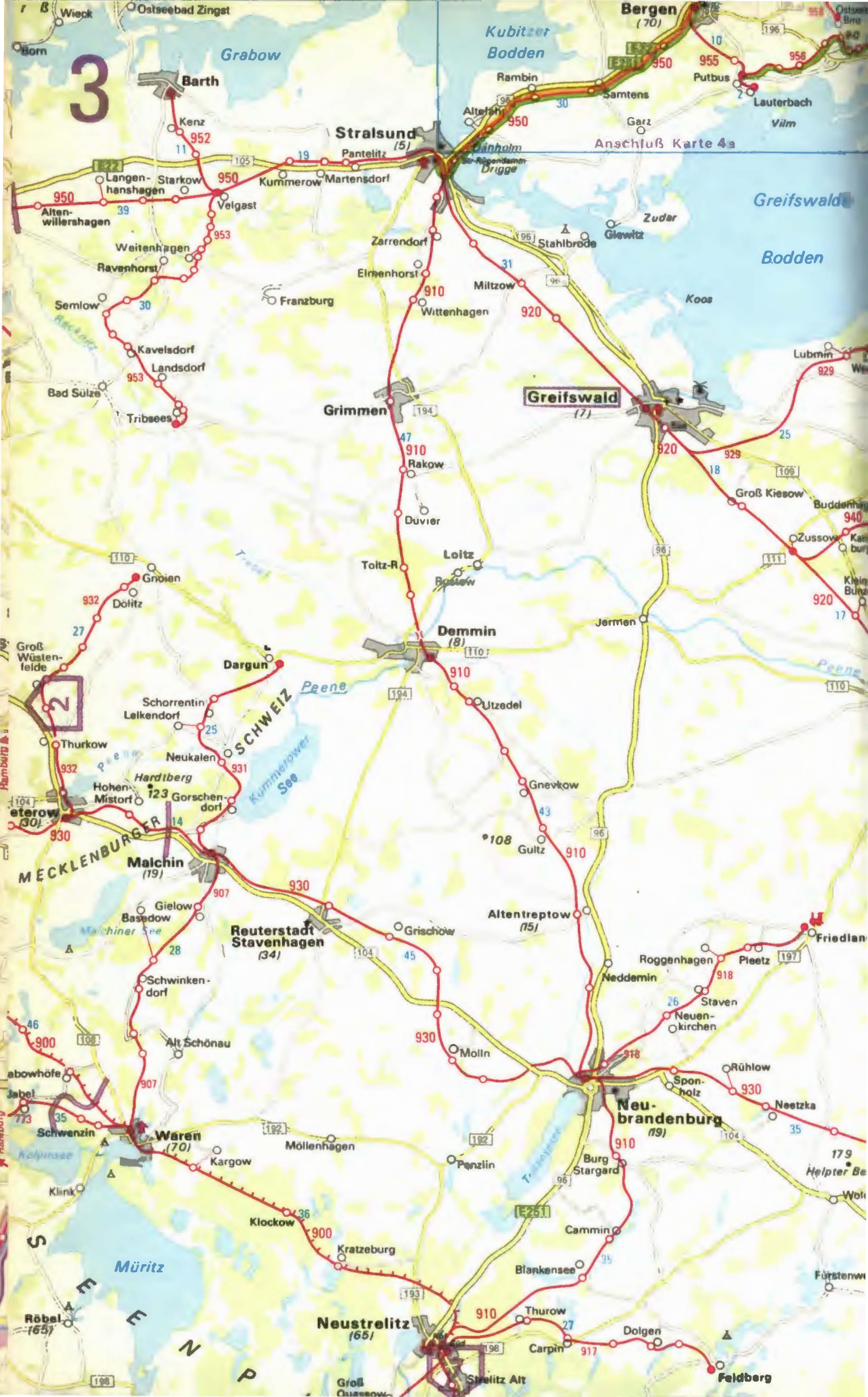
Große Eisenbahnkarte der DDR




1
FEHMARN
Heiligenhafen
WAGRIEN
Oldenburg
O S T
B R D
HOLSTEINISCHE
Bungsberg
SCHWEIZ
Eutin
Neustadt
Lübecker Bucht
Wustrow
Ostseebad Kühlungsborn
Ostseebad Rerik
Sandhagen
Poel
Neubukow
Scharbeutz
Timmendorfer Strand
Ostseebad Boltenhagen
Wismarbucht
Klutz
Travemünde
Hagebok
Neuburg-Steinhausen
Bad Schwartau
Dassow
Stockelsdorf
Hornstorf
Gostorf
Selmsdorf
Grevesmühlen
Wismar
Schönberg
Menzendorf
Grieben
Neukloster
Herrnburg
LÜBECK
Luderadorf
Dorf Mecklenburg
Pluschow
Bobitz
Rehna
Bad Kleinen
Ventschow
Blankenberg
M E C K
Ratzeburger See
Holdorf
Lübstorf
Schweriner
Gadebusch
Brüel
Lübeck-Elbe-Kanal
Ratzeburg
BRD
Lützow
Groß Brütz
Mölln
SCHWERIN
Wüstmark
Crivitz
Zarrentin
Bantin
Holthusen
Plate
Sukow
Wittenburg
Ruthenbeck
Sülstorf
Friedrichsruhe
Alt Zachun
Büchen
Bobzin
Rastow
Schwanheide
Hagenow
Kirch Jesar
Elde
Hagenow Land
Strohkirchen
Lüblow
Dütschow
Boizenburg
Jasnitz
Neustadt-Glewe
Sporni
Pritzier
Brahlstorf
Ludwigslust
Groß Laasch
5



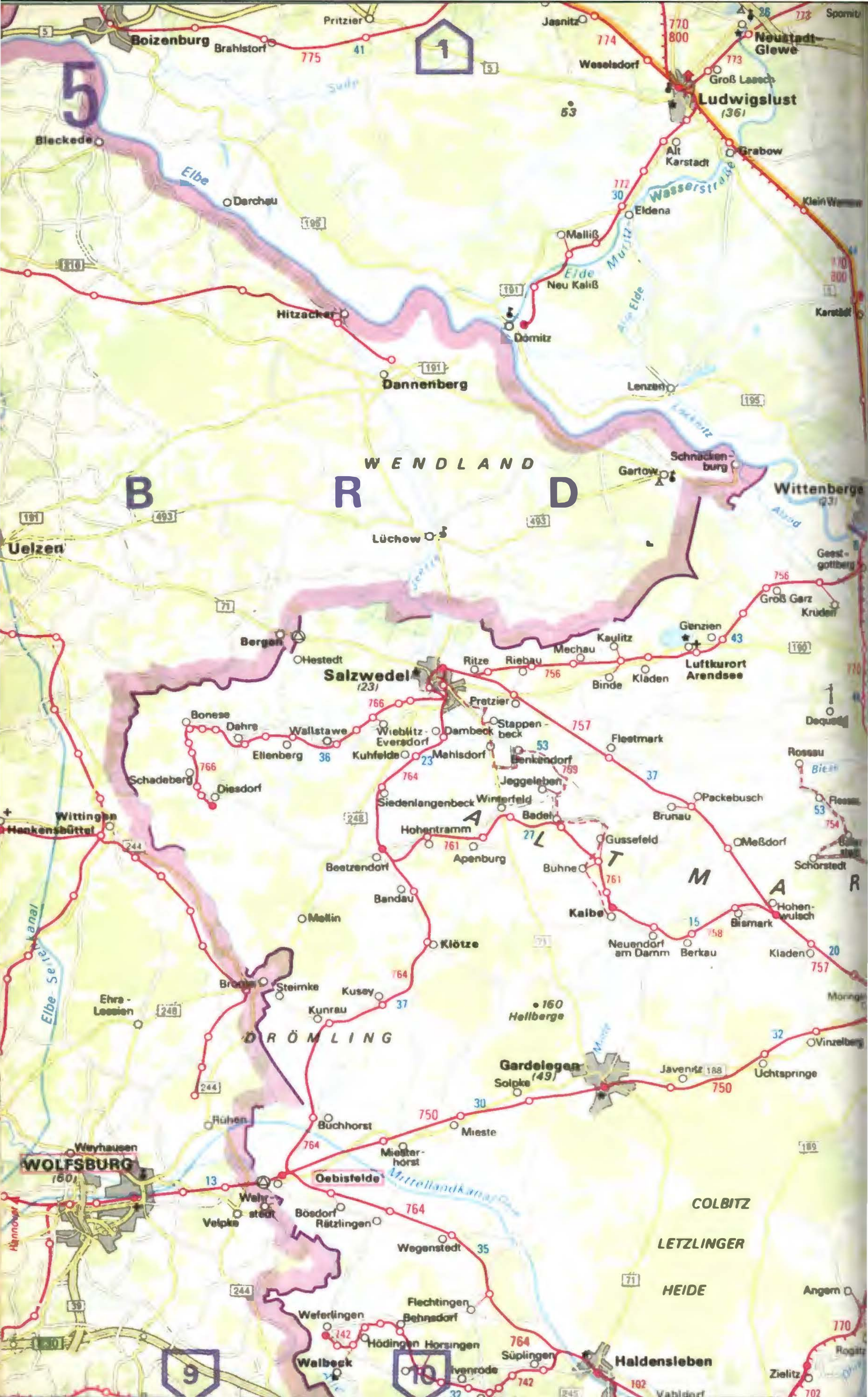
Gedser
2h05
48
Wieck
Darß
Born
Ostseebad Ahrenshoop
Ostseebad Wustrow
Fischland
Saaler Bodden
Barth
2
Kenz
952
Ostseebad Dierhagen
Langen-hanshagen
Starkow
19
Kummerow
Velgast
E22
Ostseebad Graal-Müritz
950
Altenwillershagen
Ribnitz-Damgarten
39
951
10
953
Weitenhagen
Ravenhorst
Hinrichshagen
Gelbensande
Warnemünde
Rövershagen
Mönchhagen
Semlow
Franzburg
30
Lutten Klein
Ostseebad Heiligendamm
785
15
Bentwisch
Kavelsdorf
Landsdorf
Bad Sülze
901
902
103
Broderstorf
Sanitz
Reddelich
Bad Doberan
780
16
Bartenshagen-Parkentin
Kröpelin
27
903
Teschendorf
Groß Lüsewitz
Tribsees
ROSTOCK
(13)
Papendorf
Tessin
Pölchow
Kavelstorf
110
770
905
32
Gnoien
Dolitz
932
Schwaan
Laage
Warnow
900
904
Mistorf
Liessow
108
Dargun
Kassow
17
Groß Wüstenfelde
Schorrentin
Lelkendorf
Bützow
14
930
Lussow
Plaaz
127
Thurkow
Glasewitz
3
931
Neukalen
Zernin
Güstrow
(8)
Peene
Hohen-Mistorf
Hardtberg
123
Gorschendorf
25
Warnow
23
Klueß
810
104
Teterow
29
Lalendorf
MECKLENBURGER
Malchin
(19)
Hoppenrade
Sternberg
Weitendorf
784
35
Langhagen
Basedow
907
Gielow
Malchiner See
Reuterstadt Stavenhagen
Dabel
Borkow
Krakow am See
84
Krakower See
Vollrathsruhe
46
192
Schwinkendorf
28
38
Below
Alt Schönau
Goldberg
Wendisch Waren
Grabowhöfe
Warnow
Karow
773
Jabel
Schwenzin
Waren
(70)
Alt Schwerin
Gallin
Passow
Fleesensee
Kölpinsee
Kargow
Domsühl
Elde
Malchow
Plauer See
Klink
Klockow
777
Lübz
Plau
Rom
Parchim
(46)
Eldekanal
Müritz
Ganzlin
Röbel
(65)
Wendisch Priborn
6
Rechlin
Meyenburg
198
E26
MECKLENBURGISCHE SEENPLATTE
SCHWEIZ
SEE



3
Barth
Stralsund
Bergen
Putbus
Grabow
Kubitzer Bodden
Greifswalder Bodden
Anschluß Karte 4a
Grimmen
Greifswald
Demmin
Loitz
Dargun
Gnoien
Malchin
Reuterstadt Stavenhagen
Altentreptow
Neubrandenburg
Waren
Neustrelitz
Feldberg
Friedland
Burg Stargard
Müritz
Peene
MECKLENBURGER SCHWEIZ
Kummerower See
Malchiner See
Tollensesee
Zingst
Velgast
Tribsees
Bad Sülze
Franzburg
Zussow
Kavelsdorf
Landsdorf
Semlow
Ravenhorst
Weitenhagen
Miltzow
Wittenhagen
Elmenhorst
Zarrendorf
Rakow
Duvier
Toltz-R
Utzedel
Gnevkow
Gültz
Neddemin
Roggenhagen
Staven
Neuenkirchen
Mölln
Grischow
Möllenhagen
Penzlin
Kargow
Klockow
Kratzeburg
Blankensee
Cammin
Thurow
Carpin
Dolgen
Röbel
Klink
Schwenzin
Jabel
Teterow
Thurkow
Neukalen
Gielow
Basedow
Schwinkendorf
Alt Schönau
Dölitz
Groß Wüstenfelde
Lubmin
Groß Kiesow
Jarmen
Kenz
Starkow
Kummerow
Martensdorf
Pantelitz
Langenhanshagen
Altenwillershagen
Rambin
Samtens
Garz
Lauterbach
Vilm
Zudar
Glewitz
Stahlbrode
Koos
Koos
Rühlow
Sponholz
Neetzka
Pleetz



OSTSEE
4
4a
Trelleborg
Kap Arkona
Juliusruh
Breege
Wittow
Schaabe
Glowe
Stubbenkammer
Kloster
Vitte
Hiddensee
Bug
Wittower Fähre
Neuendorf
Schaprode
Großer Jasmunder Bodden
Sagard
Jasmund
Saßnitz
Saßnitz-Hafen
Lietzow
Schmale Heide
Prora
Ummanz
R Ü G E N
Bergen
Ostseebad Binz
Ostseebad Sellin
Ostseebad Baabe
Ostseebad Göhren
Kubitzer Bodden
Rambin
Samtens
Putbus
Lauterbach
Vilm
Middelhagen
Altefähr
Garz
Mönchgut
Greifswalder Oie
Ruden
Peenemünde
Karlshagen
Trassenheide
Mölschow
Zinnowitz
Zempin
Bannemin
Koserow
Wolgast
Hohendorf
Kölpinsee
Ückeritz
Achterwasser
Peenestrom
USEDOM
Seebad Bansin
Seebad Heringsdorf
Seebad Ahlbeck
Lassan
Kamień Pomorski
Międzyzdroje
Warszów
Świnoujście
WOLIN
Usedom
Garz
Anklam
Wolin
Oderhaff
Zalew Szczeciński
Ducherow
Mönkebude
Ueckermünde
Hoppenwalde
Nw. Warpno
UECKERMÜNDER HEIDE
Eggesin
Ferdinandshof
Trzebież
Torgelow
Hintersee
VR POLEN
Goleniów
Jatznick
Police
Blumenhagen
Pampow
Pasewalk
Zerrenthin
Dobra
SZCZECIN
Jez Dąbie
Rossow
Linken
Löcknitz
Bergholz
Grimme
Grambow
Dąbie
Szczecin-Gumieńce
Dauer
Brüssow
UCKERMARK
Dedelow
Pomellen
Prenzlau
Wallmow
Schwaneberg
Grünow
Kołbaskowo
8



5
1
Boizenburg
Brahlstorf
Pritzier
Jasnitz
Neustadt-Glewe
Wesselsdorf
Ludwigslust
(36)
Groß Laasch
Bleckede
Elbe
Darchau
Alt Karstadt
Grabow
Eldena
Malliß
Neu Kaliß
Hitzacker
Dömitz
Dannenberg
Lenzen
Schnackenburg
Gartow
Wittenberge
(23)
WENDLAND
B
R
D
Lüchow
Uelzen
Karstädt
Geestgottberg
Groß Garz
Krüden
Genzien
Kaulitz
Mechau
Luftkurort Arendsee
Bergen
Hestedt
Salzwedel
(23)
Ritze
Riebau
Binde
Kläden
Pretzier
Stappenbeck
Bonese
Dahre
Wallstawe
Wieblitz-Eversdorf
Dambeck
Ellenberg
Kuhfelde
Mahlsdorf
Henkendorf
Fleetmark
Rossau
Schadeberg
Diesdorf
Jeggeleben
Winterfeld
Siedenlangenbeck
Packebusch
Brunau
Wittingen
Hankensbüttel
Badel
Hohentramm
Apenburg
Gussefeld
Meßdorf
Schorstedt
Beetzendorf
Buhne
A
L
T
M
A
R
Bandau
Kalbe
Hohenwulsch
Bismark
Mellin
Klötze
Neuendorf am Damm
Berkau
Kläden
Brome
Steimke
Kusey
Ehra-Lessien
Kunrau
160
Hellberge
DRÖMLING
Vinzelberg
Gardelegen
(49)
Solpke
Javenitz
Uchtspringe
Rühen
Buchhorst
Mieste
Weyhausen
WOLFSBURG
(60)
Miesterhorst
Oebisfelde
Mittellandkanal
Wehrstedt
Velpke
Bösdorf
Rätzlingen
COLBITZ
LETZLINGER
HEIDE
Wegenstedt
Angern
Flechtingen
Behnsdorf
Weferlingen
Hödingen
Horsingen
Süplingen
Haldensleben
Walbeck
Zielitz
9
10
Elbe-Seitenkanal



2
6
7
10
11
Ganzlin
Röbel
Müritz
Wendisch Priborn
Rechlin
Meyenburg
Suckow
Ruhner Berge
Freyenstein
Mirow
Müritz-Havel-Kanal
Putlitz
Brugge
Buschhof
Dranse
Falkenhagen
Jakobsdorf
Groß Haßlow
Kuhbier
Beveringen
Wittstock
Pritzwalk
Heiligengrabe
Liebenthal
Flecken Zechlin
Groß Pankow
Sarnow
Bölzke
Dossow
P R I G N I T Z
Rosenhagen
Klein Gottschow
Rohlsdorf-Gottschow
Blumenthal
Perleberg
Fretzdorf
Rossow
Stepenitz
Wutike
Jäglitz
Darsikow
Netzeband
Kuhblank
Kletzke
Kyritz
Bad Wilsnack
Walsleben
Elbe
Glöwen
Havel
Seehausen
Breddin
Zernitz
Wusterhausen
Dessow
Neuruppin
Wildberg
Ruppiner See
Neustadt
Werben
Havelberg
Sieversdorf
Hohenofen
WISCHE
Sandau
Osterburg
Düsedau
Wulkau
Dosse
Rhinow
Friesack
Schönfeld
Niedergörne
Goldbeck
Scharlibbe
Spaatz
Eichstedt
Groß Schwechten
Arneburg
Klietz
Hohennauen
Paulinenaue
Neuermark-Lübars
Borstel
Berger Damm
Stendal
Rathenow
Hohengöhren
Großwudicke
Nennhausen
Schönhausen
Buschhof
Groß Behnitz
Miltern
Mögelin
HAVELLAND
Tangermünde
Fischbeck
Premnitz
Döberitz
Damker
Jerichow
Pritzerbe
Klietznick
Fohrde
Redekin
Ferchland
Brandenburg
Tangerhütte
Derben
Götz
Kanal
Genthin
Kirchmöser
Plauer See
Groß Kreutz
Mahlwinkel
Parey
Bergzow
Kade
Wusterwitz
Göttin
Zerben
Güsen
Parchen
FIENER BRUCH
Krahne
Elbe
Havel
Hohenseeden
Gladau
Tucheim
Lehnin
Paplitz
Burg
Golzow



7
Neustrelitz (65)
Thurow
Dolgen
Carpin
Feldberg
Strelitz Alt
Groß Quassow
Carwitz
Röbel (65)
Mirow
Wesenberg
Zirtow
Müritz-Havel-Kanal
Buschhof
Dranse
Groß Haßlow
Lychen
Fürstenberg (57)
Himmelpfort
Flecken Zechlin
Zechlinerhütte
Neuglobsow
Templin (60)
Dossow
Rheinsberg (56)
Dannenwalde
Hammelspring
Fretzdorf
Rossow
Altlüdersdorf
Vogelsang
Darsikow
Dierberg
Gransee (52)
Netzeband
Klosterheide
Wesendorf
Zehdenick (45)
Kleinmutz
Neuruppin (45)
Alt Ruppin
Lindow
Walsleben
Kränzlin
Gutengermendorf
Schönberg
Groß Schönebeck
Wulkow
Dessow
Herzberg
Grieben
Linde
Löwenberg
Grüneberg
Wildberg
Liebenwalde
Radensleben
Zerpenschleuse
Karwe
Ruhlsdorf
6
Wall
Beetz
Nassenheide
Klosterfelde
R H I N L U C H
Sommerfeld
Sachsenhausen
Zehlendorf
Oranienburg (36)
Friesack
Kremmen
Lehnitz
Schwante
Zühlsdorf
Wandlitz
Vehlefanz
Borgsdorf
Basdorf
Birkenwerder
Bernau (69)
Velten
Hohen Neuendorf
Bergfelde
Mühlenbeck
Schönwalde
Schönerlinde
Paulinenaue
Schönfließ
Hennigsdorf
Berger Damm
Schönwalde
Nauen
Havelkanal
Bredow
Brieselang
Falkenhagen
Buschow
Groß Behnitz
Falkensee
BERLIN
Neugarten
Wustermark
Dallgow
Elstal
Priort
WESTBERLIN
Marquardt
Götz
Groß Kreutz
Golm
Kleinmachnow
Teltow
Göttin
Werder
POTSDAM (32)
Mahlow
Großbeeren
Caputh
Wilhelmshorst
Rehbrücke
Bergholz
Genshagener Heide
Blankenfelde
Dahlewitz
Krahne
Lehnin
Saarmund
Ferch
Michendorf
Ludwigsfelde
Rangsdorf
Wusterhausen
Golzow
Zeuthen
Wildau



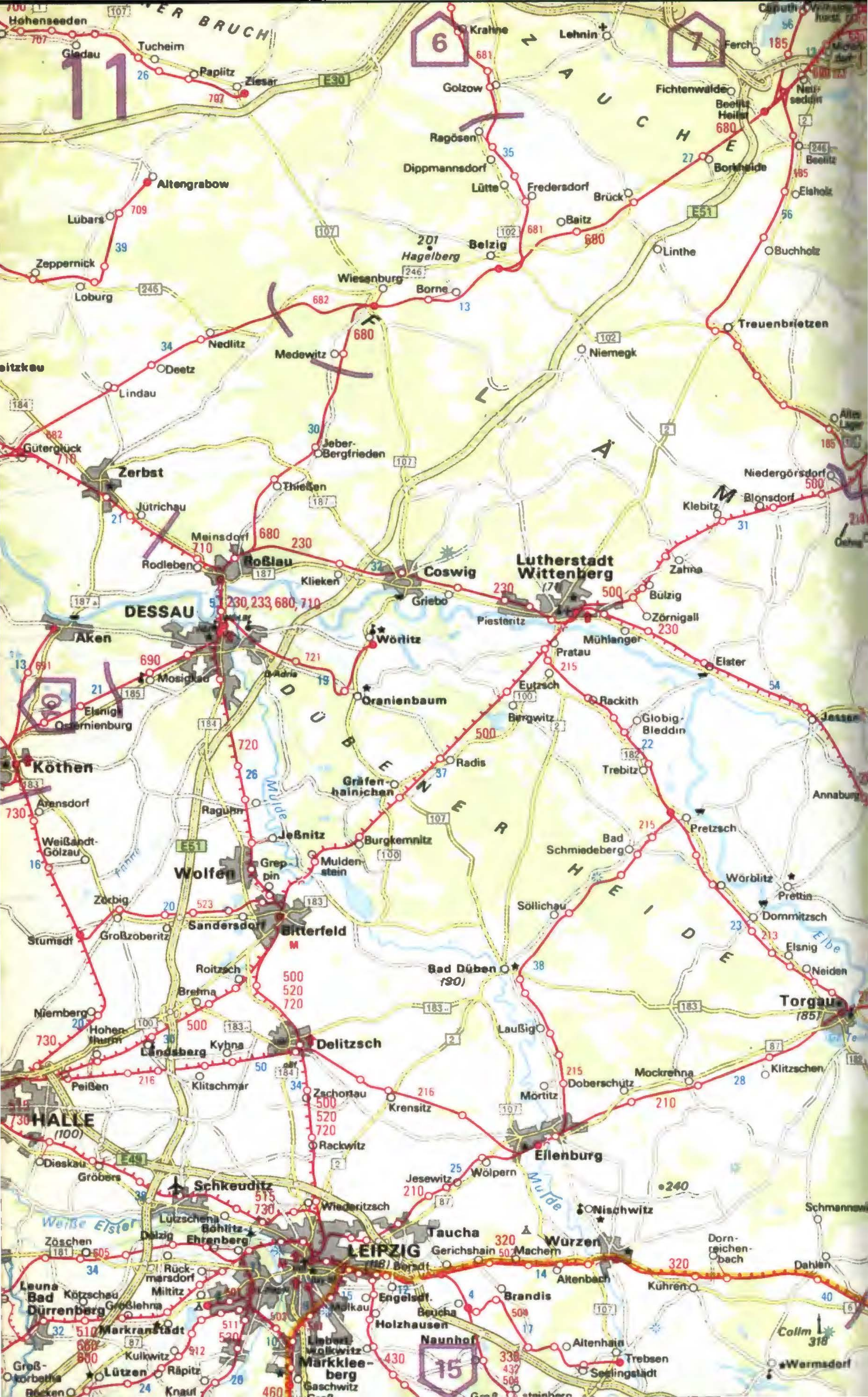
8
VR POLEN
Prenzlau
Schwedt
Angermünde
Eberswalde-Finow
Bad Freienwalde
Wriezen
Strausberg
Seelow
Müncheberg
Fürstenwalde
Frankfurt
Słubice
Gryfino
Chojna
Trzcińsko-Zdrój
Cedynia
Mórуń
Dębno
Kostrzyn
Rüdersdorf
Erkner
Buckow
Bad Saarow-Pieskow
Oder
Odra
RANDOWBRUCH
ODERBRUCH
UCKERMARK
BARNIM
Oder-Spree-Kanal
Spree
Karte 17



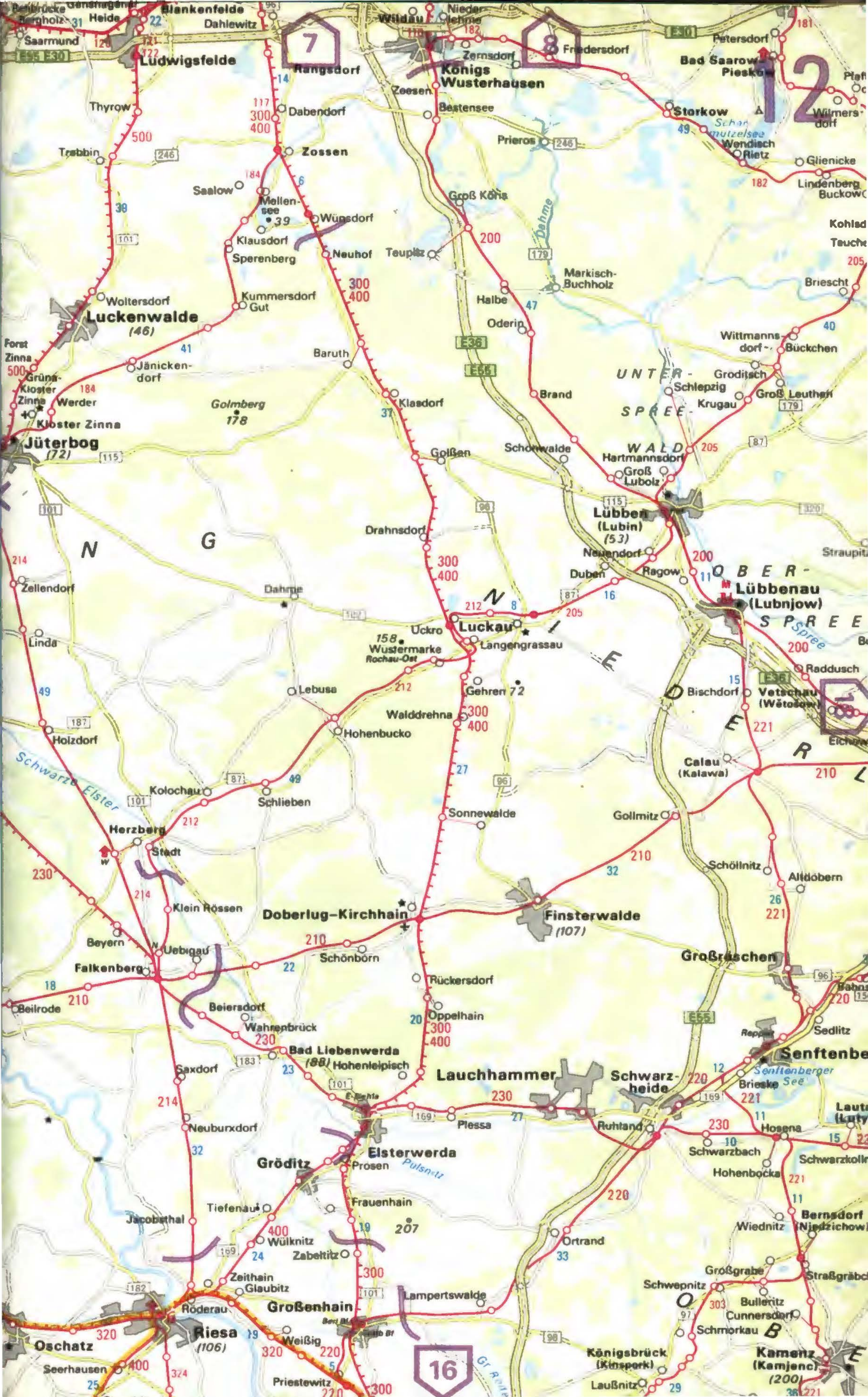
9
Sehnde
Hannover
Peine
Wendeburg
Lahstedt
BRAUNSCHWEIG
(721)
Königslutter
Helmstedt
Drachenberg
ELM
Wolfenbüttel
(75)
HILDESHEIM
(89)
SALZGITTER
(120)
Schöppenstedt
Schöningen
(144)
Heersum
Düngen
Griesberg
359
B
R
D
Bad Salzdetfurth
Salzgitter Bad
Semmenstedt
Roklum
Bockenem
(113)
283
Schladen
Hornburg
Osterode
Dedeleben
Vogelsdorf
Hoppenstedt
Badersleben
Ilse
Vienenburg
Luttgenrode
Osterwieck
Dardesheim
Langelsheim
Goslar
(320)
Wasserleben
Langeln
Danstedt
Ströbeck
Bad Gandersheim
(133)
Kreiensen
Seesen
(250)
636
Rammelsberg
Bad Harzburg
(300)
Stapelburg
Heudeber
Minsleben
Drübeck
Ilsenburg
Darlingerode
Langenstein
Salzderhelden
Schalke
762
Wernigerode
(240)
Blankenburg
Brocken
1142
Altenau
Echte
H
Clausthal-Zellerfeld
(560)
884
Drei Annen Hohne
Elbingerode
Schierke
Hüttenrode
Northeim
(121)
Rhume
Osterode
(230)
971
Wurmberg
Elend
Königshütte
Rübeland
Braunlage
Sorge
Rappbode talsperre
A
Hasselfelde
Stiege
R
Nörten-Hardenbg
Herzberg
(233)
Benneckenstein
Bad Lauterberg
Eisf. Talmühle
Bovenden
Ebergötzen
Netzkater
Ilfeld
Walkenried
Ellrich
GÖTTINGEN
(150)
Bockelnhagen
Mackenrode
Niedersachswerfen
Rottleberode
Duderstadt
Nordhausen
(210)
Ecklingerode
529
Bischofferode
Uftrungen
Teistungen
Ohmgebirge
Großbodungen
Klein-
GOLDENE
Ferna
Werther
Görsbach
Wipperdorf
Bischhagen
EICHSFELD
Nohra
Heringen
Worbis
Bleicherode
Wolkramshsn
Kleinfurra
Bodenrode
Breitenbach
Gebra
Großlohra
WINDLEITE
Wingerode
Beuren
Sollstedt
Bernterode
Großfurra
Sondershausen
Leine
Heilbad Heiligenstadt
(266)
Leinefelde
Uder
Birkungen
Niederorschel
HAINLEITE
Berka
Dingelstädt
Flinsberg
Keula
Kefferhausen
Tobe
Hohenebra
Niederspier
Zella
Helbe
Ebeleben
Küllstedt
Dachrieden
Wasserthaleben
Großbartloff
Effelder
13
Schlotheim



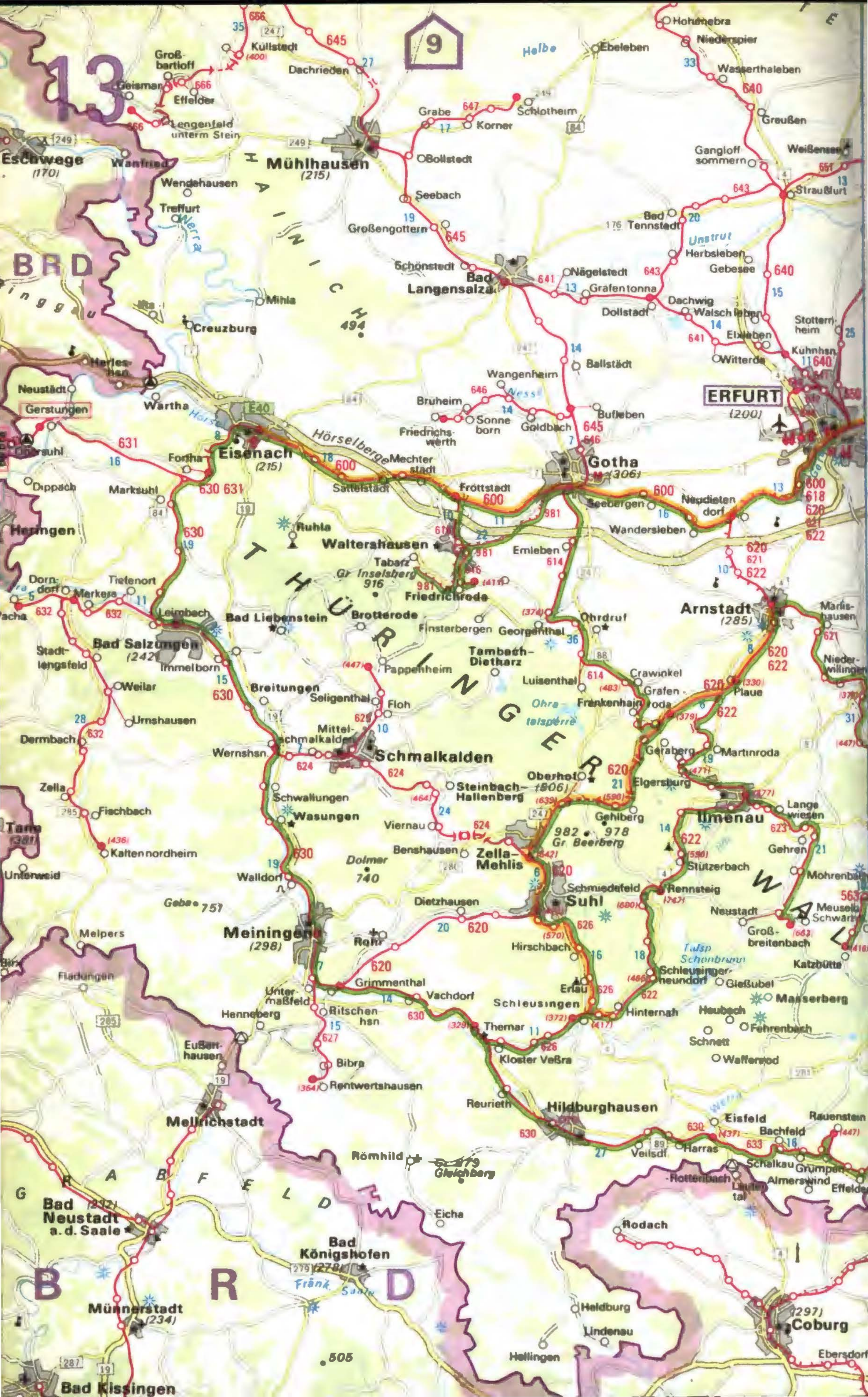
10
5
6
Haldensleben
Behnsdorf
Hödingen
Süplingen
Ivenrode
Horsingen
Altenhausen
Emden
Hundisburg
Vahldorf
Gr. Ammensleben
Erxleben
Nordgermersleben
Ackendorf
Meitzendorf
Barleben
Uhrsleben
Schakensleben
Morsleben
Marienborn
Wefensleben
Hakenstedt
Drackenstedt
Eilsleben
Wellen
Niederndodeleben
Barneberg
Dreileben
Seehausen
Remkersleben
Kl. Wanzleben
Wanzleben
Gunsleben
Oschersleben
Blumenberg
Langenweddingen
Dodendorf
Hordorf
Hadmersleben
Schwaneberg
Altenweddingen
Bahrendorf
Welsleben
Krottorf
Schwanebeck
Nienhagen
Etgersleben
Westeregeln
Egeln
Groß Quenstedt
Halberstadt
(115)
Hakel
Schneidlingen
Gr. Börnecke
Wegeleben
Hedersleben
Ditfurt
Gatersleben
Nachterstedt
Frose
Hecklingen
Staßfurt
Neundorf
Quedlinburg
(123)
Thale
Hoym
Reinstedt
Aschersleben
(112)
Rieder
Ballenstedt
Meisdorf
Ermsleben
Gernrode
Bad Suderode
Selke
Harzgerode
Alexisbad
Straßberg
Königerode
Biesenrode
Wipper
Mansfeld
Kurort Wippra
Rotha
Morungen
Sangerhausen
Wallhausen
Bennungen
AUE
Oberröblingen
Allstedt
Voigtstedt
Artern
(127)
Esperstedt
Bad Frankenhausen
Bretleben
Reinsdorf
Gehofen
Heldrungen
Donndorf
Roßleben
Nebra
Memleben
Vitzenburg
Grockstädt
Schmon
Lodersleben
Querfurt
Etzleben
Rogätz
Zielitz
Ohre
Elbe
Elbe-Havel-Kanal
Wolmirstedt
Burg
(43)
Moser
Gerwisch
Biederitz
Büden
Ziepel
Möckern
Königsborn
Zeppernick
Loburg
Lübars
MAGDEBURG
(50)
Wahlitz
Gommern
Leitzkau
Lindau
Schönebeck
Prödel
Lübs
Gnadau
Eggersdorf
Eickendorf
Barby
Güterglück
Zerbst
Jutrichau
Calbe
Förderstedt
Sachsendorf
Neugattersleben
Nienburg
Aken
Rathmannsdorf
Ilberstedt
Güsten
Bernburg
(85)
Wulfen
Elsnigk
Osternienburg
Baalberge
Biendorf
Köthen
Giersleben
Mehringen
Freckleben
Alsleben
Sandersleben
Belleben
Gnölbzig
Könnern
Arensdorf
Weißandt-Gölzau
Saale
Hettstedt
Gerbstedt
Siersleben
Heiligenthal
Klostermansfeld
Helbra
Domnitz
Nauendorf
Wettin
Wallwitz
Fuhne
Zörbig
Stumsdorf
Teicha
Niemberg
HALLE
(100)
Lutherstadt Eisleben
(128)
Hergisdorf
Blankenheim
Riestedt
Wolferode
Helfta
Erdeborn
Halle-Neustadt
Amsdorf
Röblingen
Wansleben am See
Zscherben
Angersdorf
Teutschenthal
Schraplau
Stedten
Esperstedt
Obhausen
Bad Lauchstädt
Schafstädt
Milzau
Nemsdorf-Göhrendorf
Langeneichstädt
Merseburg
(98)
Schkopau
Dieskau
Gröbers
Reißen
Zöschen
Weiße Elster
Beuna
Frankleben
Krumpa
Mücheln
Braunsbedra
Leuna
Bad Dürrenberg
Kötzschau
Großkorbetha
Kärsdorf
14
E30
E49



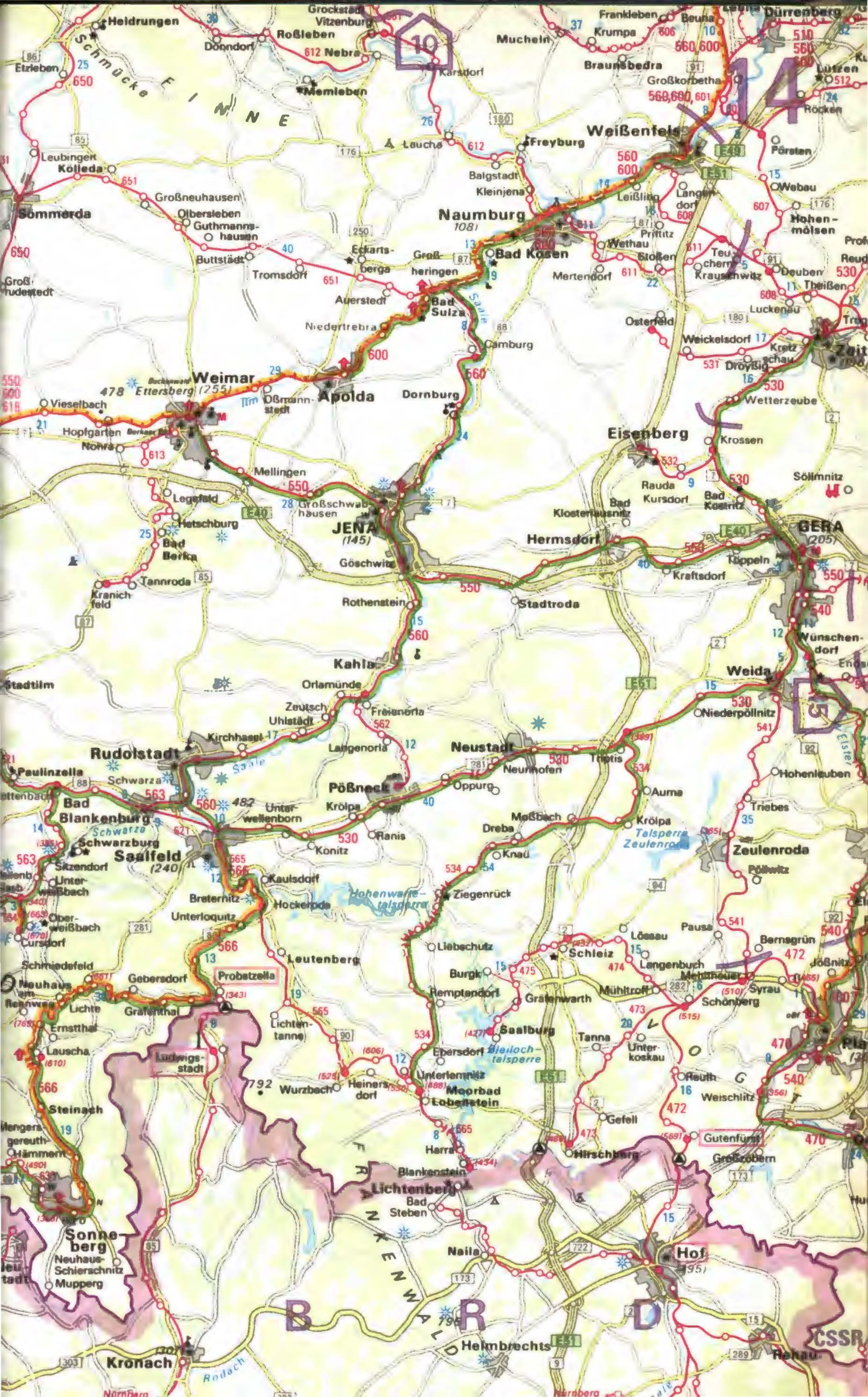
11
6
7
15
Hohenseeden
Gladau
Tucheim
Paplitz
Ziesar
Krahne
Lehnin
Golzow
Ragösen
Dippmannsdorf
Lütte
Fredersdorf
Brück
Baitz
Belzig
Hagelberg
Wiesenburg
Borne
Ferch
Fichtenwalde
Beelitz Heilst.
Borkheide
Linthe
Buchholz
Beelitz
Elsholz
Altengrabow
Lübars
Zeppernick
Loburg
Nedlitz
Deetz
Medewitz
Lindau
Treuenbrietzen
Niemegk
Güterglück
Zerbst
Jeber-Bergfrieden
Thießen
Jütrichau
Meinsdorf
Roßlau
Rodleben
Klieken
Coswig
Griebo
Lutherstadt Wittenberg
Piesteritz
Zahna
Bülzig
Zörnigall
Mühlanger
Pratau
Elster
Niedergörsdorf
Klebitz
Blonsdorf
DESSAU
Aken
Mosigkau
Wörlitz
Oranienbaum
Eutzsch
Rackith
Bergwitz
Globig-Bleddin
Trebitz
Radis
Gräfenhainichen
Köthen
Osternienburg
Arensdorf
Raguhn
Jeßnitz
Burgkemnitz
Muldenstein
Wolfen
Greppin
Bitterfeld
Sandersdorf
Großzöberitz
Zörbig
Weißandt-Gölzau
Stumsdorf
Pretzsch
Bad Schmiedeberg
Wörblitz
Prettin
Dommitzsch
Elsnig
Neiden
Torgau
Annaburg
Söllichau
Bad Düben
Roitzsch
Brehna
Niemberg
Hohenthurm
Landsberg
Kyhna
Delitzsch
Klitschmar
Peißen
HALLE
Dieskau
Gröbers
Schkeuditz
Zschortau
Krensitz
Rackwitz
Laußig
Doberschütz
Mörtitz
Mockrehna
Klitzschen
Eilenburg
Wölpern
Jesewitz
Wiederitzsch
Taucha
Lützschena
Böhlitz-Ehrenberg
Dölzig
Zöschen
Rückmarsdorf
Miltitz
LEIPZIG
Gerichshain
Machern
Wurzen
Nischwitz
Dornreichenbach
Dahlen
Schmannewitz
Altenbach
Kühren
Brandis
Engelsdf.
Beucha
Holzhausen
Naunhof
Altenhain
Trebsen
Seelingstädt
Colmm
Wermsdorf
Leuna
Bad Dürrenberg
Kötzschau
Großlehna
Markranstädt
Kulkwitz
Räpitz
Lützen
Großkorbetha
Knautn
Markkleeberg
Gaschwitz
Liebertwolkwitz
Mölkau
ZAUCHE
FLÄMING
DÜBENER HEIDE
Mulde
Elbe
Weiße Elster
E30
E51
E49



Blankenfelde
Dahlewitz
Ludwigsfelde
Saarmund
Rangsdorf
Wildau
Königs Wusterhausen
Zeesen
Bestensee
Zernsdorf
Friedersdorf
Petersdorf
Bad Saarow-Pieskow
Storkow
Wendisch Rietz
Glienicke
Lindenberg
Thyrow
Dabendorf
Zossen
Trebbin
Prieros
Saalow
Mellensee
Wünsdorf
Klausdorf
Sperenberg
Neuhof
Teupitz
Groß Köris
Dahme
Markisch-Buchholz
Halbe
Oderin
Woltersdorf
Luckenwalde
(46)
Kummersdorf Gut
Baruth
Jänickendorf
Forst Zinna
Grüna-Kloster Zinna
Werder
Kloster Zinna
Golmberg
178
Klasdorf
Brand
UNTER-SPREE-WALD
Schlepzig
Krugau
Groß Leuthen
Groditsch
Wittmannsdorf
Bückchen
Briescht
Jüterbog
(72)
Golßen
Schönwalde
Hartmannsdorf
Groß Lubolz
Lübben
(Lubin)
(53)
Drahnsdorf
Neuendorf
Duben
Ragow
Lübbenau
(Lubnjow)
Straupitz
Zellendorf
Dahme
Luckau
Uckro
Langengrassau
Linda
Wustermarke
Rochau-Ost
158
Gehren
72
Lebusa
Walddrehna
Bischdorf
Vetschau
(Wětošow)
Raddusch
Spree
Holzdorf
Hohenbucko
Calau
(Kalawa)
Schwarze Elster
Kolochau
Schlieben
Sonnewalde
Gollmitz
Herzberg
Stadt
Klein Rössen
Doberlug-Kirchhain
Finsterwalde
(107)
Schöllnitz
Altdöbern
Beyern
Uebigau
Falkenberg
Schönborn
Großräschen
Beilrode
Rückersdorf
Beiersdorf
Wahrenbrück
Oppelhain
Bad Liebenwerda
(88)
Hohenleipisch
Sedlitz
Senftenberg
Senftenberger See
Saxdorf
Lauchhammer
Schwarzheide
Brieske
Neuburxdorf
Plessa
Ruhland
Hosena
Schwarzbach
Elsterwerda
Gröditz
Prosen
Pulsnitz
Hohenbocka
Schwarzkollm
Frauenhain
207
Tiefenau
Jacobsthal
Wülknitz
Zabeltitz
Ortrand
Wiednitz
Bernsdorf
(Njedźichow)
Zeithain
Glaubitz
Großgrabe
Straßgräbchen
Schwepnitz
Bulleritz
Cunnersdorf
Röderau
Großenhain
Lampertswalde
Schmorkau
Oschatz
Riesa
(106)
Weißig
Königsbrück
(Kinspork)
Kamenz
(Kamjenc)
(200)
Seerhausen
Priestewitz
Laußnitz
Gr. Röder
N
G
N I E D E R L
S P R E E
O B E R-
O B
7
8
12
16
18
E30
E55
E36



13
9
Mühlhausen
Eschwege
BRD
Eisenach
Gotha
ERFURT
Arnstadt
Bad Langensalza
Waltershausen
Friedrichroda
Bad Salzungen
Schmalkalden
Zella-Mehlis
Suhl
Ilmenau
Meiningen
Hildburghausen
Schleusingen
Themar
Bad Neustadt a. d. Saale
Bad Königshofen
Mellrichstadt
Münnerstadt
Bad Kissingen
Coburg
Rodach
THÜRINGER WALD
HAINICH
GRABFELD
Gr. Inselsberg 916
Gr. Beerberg 982
Dolmar 740
Hörselberge
Unstrut
Werra



Heldrungen
Roßleben
Donndorf
Nebra
Karsdorf
Memleben
Mucheln
Krumpa
Frankleben
Braunsbedra
Großkorbetha
Dürrenberg
Lützen
Röcken
Etzleben
Schmücke
FINNE
Laucha
Freyburg
Weißenfels
Pörsten
Leubingen
Kölleda
Großneuhausen
Olbersleben
Guthmannshausen
Balgstadt
Kleinjena
Leißling
Webau
Sömmerda
Naumburg
Bad Kösen
Prittitz
Wethau
Hohenmölsen
Buttstädt
Tromsdorf
Eckartsberga
Großheringen
Mertendorf
Stößen
Teuchern
Krauschwitz
Deuben
Theißen
Auerstedt
Bad Sulza
Saale
Osterfeld
Luckenau
Niedertrebra
Camburg
Weickelsdorf
Droyßig
Zeitz
Weimar
Ettersberg
Apolda
Dornburg
Wetterzeube
Vieselbach
Hopfgarten
Nohra
Eisenberg
Krossen
Mellingen
Legefeld
Großschwabhausen
JENA
Rauda
Bad Kursdorf
Bad Köstritz
Söllmnitz
Klosterlausnitz
GERA
Hetschburg
Bad Berka
Hermsdorf
Göschwitz
Kraftsdorf
Tannroda
Kranichfeld
Rothenstein
Stadtroda
Wünschendorf
Kahla
Weida
Stadtilm
Orlamünde
Niederpöllnitz
Zeutsch
Uhlstädt
Freienorla
Kirchhasel
Rudolstadt
Langenorla
Neustadt
Triptis
Hohenleuben
Paulinzella
Schwarza
Neunhofen
Pößneck
Oppurg
Auma
Bad Blankenburg
Unterwellenborn
Krölpa
Ranis
Moßbach
Triebes
Dreba
Schwarzburg
Saalfeld
Konitz
Knau
Talsperre Zeulenroda
Zeulenroda
Sitzendorf
Unterweißbach
Kaulsdorf
Hohenwarte-talsperre
Ziegenrück
Pöllwitz
Breternitz
Hockeroda
Unterloquitz
Oberweißbach
Cursdorf
Leutenberg
Liebschütz
Lössau
Pausa
Bernsgrün
Schleiz
Langenbuch
Schmiedefeld
Gebersdorf
Probstzella
Burgk
Mühltroff
Syrau
Neuhaus
Lichte
Gräfenthal
Remptendorf
Gräfenwarth
Schönberg
Ernstthal
Lichtentanne
Saalburg
Tanna
Lauscha
Ludwigsstadt
Ebersdorf
Bleiloch-talsperre
Unterkoskau
Unterlemnitz
Wurzbach
Heinersdorf
Moorbad Lobenstein
Reuth
Weischlitz
Steinach
Gefell
Mengersgereuth-Hämmern
Harra
Hirschberg
Gutenfürst
Großzöbern
Blankenstein
Lichtenberg
Bad Steben
FRANKENWALD
Sonneberg
Neuhaus-Schierschnitz
Mupperg
Naila
Hof
B R D
CSSR
Helmbrechts
Rehau
Kronach
Rodach

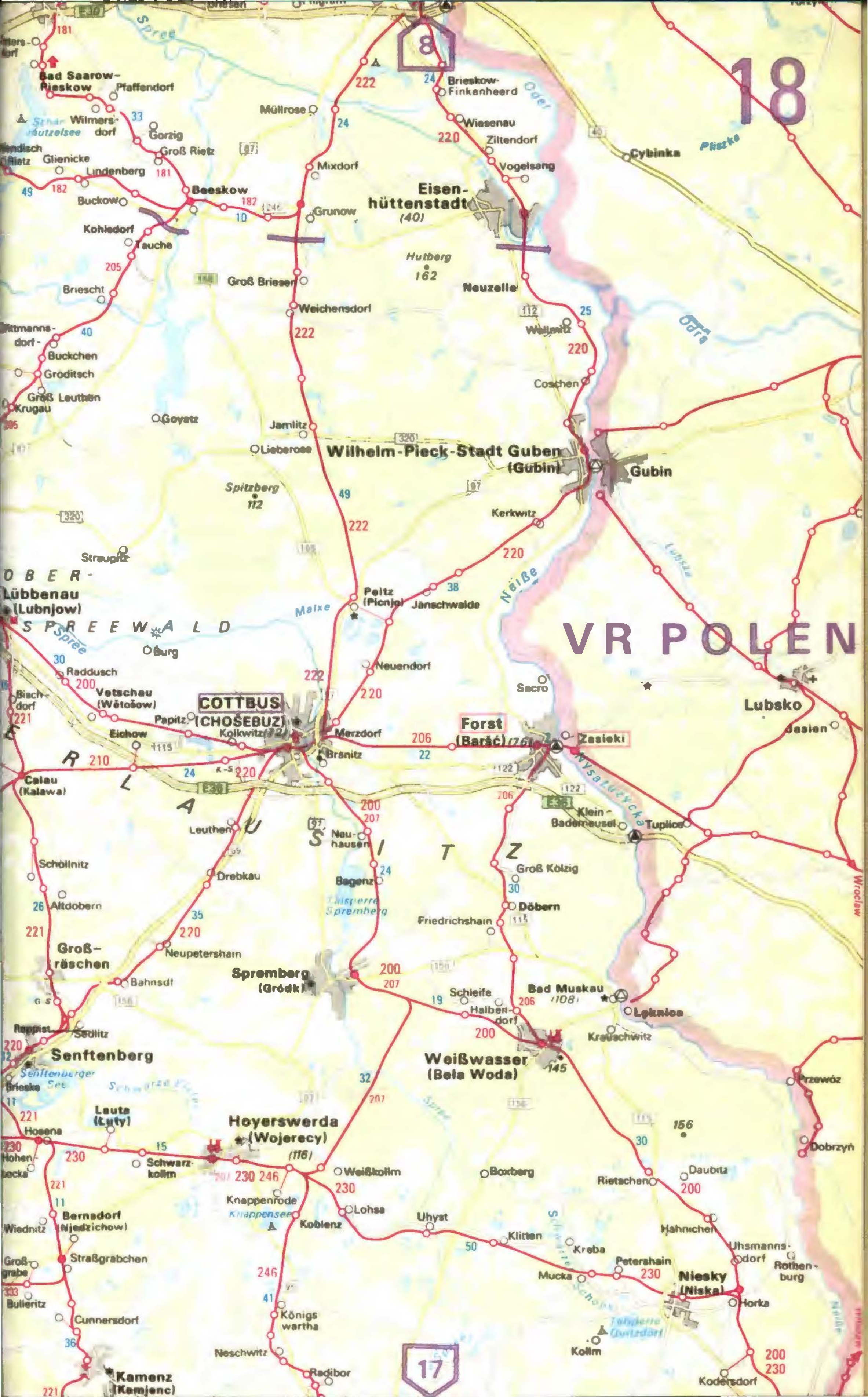


15
11
Dürrenberg
Markranstädt
Kulkwitz
Lützen
Räpitz
Knautnaundorf
Röcken
Pörsten
Zwenkau
Markkleeberg
Liebertwolkwitz
Holzhausen
Naunhof
Gaschwitz
Großdeuben
Altenhain
Trebsen
Seelingstädt
Wermsdorf
Collm
Großsteinberg
Groß Dalzig
Böhlen
Rötha
Espenhain
Otterwisch
Grimma
(135)
Großbothen
Webau
Pegau
Groitzsch
Droßdorf
Neukieritzsch
Lauterbach
Sermuth
Tanndorf
Leisnig
Hohenmölsen
Großstolpen
Lobstädt
Bad Lausick
Colditz
Profen
Reuden
Deuben
Theißen
Deutzen
Regis-Breitingen
Borna
Neukirchen
Lastau
Altgeringswalde
Hartha
Luckenau
Kretzschau
Rehmsdorf
Geringswalde
Troglitz
Meuselwitz
Treben
Frohburg
Rochlitz
(166)
Reinsdorf
Zeitz
(198)
Lehma
Rositz
Kriebitzsch
Geithain
Narsdorf
Schweikershain
Wetterzeube
Altenburg
(194)
Nobitz
Obergrafenhain
Langenleuba-Oberhain
Wechselburg
Erlau
Mittweida
Göritzhain
Lunzenau
Paditz
Söllmnitz
Bad Köstritz
Lehndorf
Großstöbnitz
Ehrenhain
Mohsdorf
Durrengerbisdf
Penig
Burgstädt
Taura
Markersdorf
Gera
(206)
Schmölln
Gößnitz
Wolkenburg
Köthensdorf
Töppeln
Nöbdenitz
Ponitz
Waldenburg
Hartmannsdf.
Wittgensdf.
Auerswalde
Ronneburg
Remse
Meerane
Limbach-Oberfrohna
Karl-Marx-Stadt
(309)
Crimmitschau
Dennheritz
Glauchau
Hohenstein-Ernstthal
Wüstenbrand
Grüna
Wünschendorf
Seelingstädt
Wolfersdorf
Endschütz
Weida
Berga
Trünzig
Langenbernsdorf
Werdau
Mosel
St. Egidien
Mittelbach
Neukirchen
Erlbach-Kirchberg
Lichtenstein
Hohndorf
Lugau
Klaffenbach
Adorf
Teichwolframsdorf
Zwickau
(267)
Rödlitz
Oelsnitz
Jahnsdorf
Niederdf.
Burkhardtsdorf
Hohenleuben
Neumark
Triebes
Mohlsdorf
Wilkau-Haßlau
Stollberg
Meinersdorf
Thalheim
Greiz
Brunn
Ebersbrunn
Wiesenburg
Hartenstein
Dorfchemnitz
Pöllwitz
Elsterberg
Reichenbach
(365)
Mylau
Netzschkau
Kirchberg
Lößnitz
Ehrenfriedersdf.
Zwönitz
Geyer
Irfersgrün
Schlema
Aue
(390)
Annaberg-Buchholz
(610)
Bernsgrün
Ruppertsgrün
Limbach
Herlasgrün
Lengenfeld
Schneeberg
Bernsbach
Jößnitz
Syrau
Jocketa
Eich
Treuen
Rodewisch
Rothenkirchen
Lauter
Schwarzenberg
Schlettau
Mehltheuer
Auerbach
Talsp. Eibenstock
Blauenthal
Bockau
Raschau
Scheibenberg
Grünstädtel
Markersbach
Crottendf.
Plauen
(360)
Falkenstein
Ellefeld
Schönheide
Eibenstock
Antonsthal
Eda
Weischlitz
Grünbach
Morgenröthe-Rautenkranz
Breitenbrunn
Erlabrunn
Auersberg
1019
Rittersgrün
Neudorf
Hammerunterwiesenthal
Fichtelberg
1214
Oelsnitz
(393)
Pirk
Muldenberg
942
Klingenthal
Mühlleithen
Johanngeorgenstadt
Potůčky
Kurort Oberwiesenthal
(920)
Boži Dar
Klínovec
1244
Großzöbern
Schöneck
Hundsgrün
Zwotental
Zwota
Nové Hamry
Jáchymov
Adorf
Markneukirchen
Kraslice
Nejdek
Merklín
BRD
Bad Elster
Siebenbrunn
Sohl
Raun
Luby
Ostrov
Nová Role
Rehau
Aš
ČSSR
Bad Brambach
Chodov
Karlovy Vary
E40
E49
E51
E441



16
16a
DRESDEN
1 : 200 000
Riesa
Oschatz
Großenhain
Königsbrück
Meißen
Radebeul
Coswig
Radeberg
Freital
Heidenau
Pirna
Freiberg
Döbeln
Nossen
Roßwein
Tharandt
Dippoldiswalde
Altenberg
Olbernhau
Marienberg
Zschopau
Augustusburg
Königstein
Stolpen
Pillnitz
Moritzburg
Radeburg
Cossebaude
Niederau
Weinböhla
Meißen-Triebischtal
West
Ost
D- Grenzstr.
D- Klotzsche
D- Neustadt
D- Hbf
Arnsdorf
Straßgräbchen-Bernsdorf
ELBE
ČSSR
Karte unten


17
OBERLAUSITZ
18
16
Kamenz (200)
(Kamjenc)
Bautzen (219)
(Budyšin)
Bischofswerda (290)
(Biskopicy)
Wilthen
Neukirch
Löbau
(Lubij) (267)
Görlitz
Zgorzelec
Niesky
(Niska)
Zittau
Bogatynia
Ebersbach
Neugersdorf
Neustadt
Sebnitz
Bad Schandau
Königstein
Kurort Rathen
Stolpen
Sohland
Varnsdorf
Rumburk
Herrnhut
Weißenberg
Pulsnitz
(Polcnica)
Großröhrsdorf
Kleinröhrsdorf
Großharthau
Rammenau
Demitz-Thumitz
Großpostwitz
Cunewalde
Kirschau
Schirgiswalde
Oberoderwitz
Niederoderwitz
Ruppersdorf
Hirschfelde
Leutersdorf
Seifhennersdorf
Großschönau
Olbersdorf
Kurort Oybin
Kurort Jonsdorf
ZITTAUER GEBIRGE
ELBSANDSTEIN
GEBIRGE
Hrádek n. Nisou
Děčín
Praha
ČSSR
LUŽICKÉ HORY
Šluknov
Krásná Lípa
Jiřetín
Česká Kamenice
POLEN
17a
BERLIN
1 : 200 000
S-Bahn, elektrischer Triebwagenbetrieb
Strecken mit S-Bahn-Tarif
WEST-
BERLIN
Schonfließ
Basdorf
Bernau
Werneuchen
B.-Karow
B.-Blankenbg
Wartenberg
Ahrensfelde
B.-Lichtenberg
B.-Mahlsdorf
B.-Karlshorst
B.-Schöneweide
B.-Spindlersfeld
B.-Grünau
Erkner
Müggelsee
Flughafen Berlin-Schönefeld
Wünsdorf
Potsdam
Strausberg
Fürstenwalde
B.-Friedrichstr.
Alexanderplatz
B.-Hbf.
Warsch. Str.
Ostkreuz
Spree



18
8
17
VR POLEN
Bad Saarow-Pieskow
Pfaffendorf
Müllrose
Brieskow-Finkenheerd
Wiesenau
Ziltendorf
Vogelsang
Cybinka
Wilmersdorf
Gorzig
Groß Rietz
Glienicke
Lindenberg
Mixdorf
Beeskow
Buckow
Grunow
Eisenhüttenstadt
(40)
Kohlsdorf
Tauche
Hutberg
162
Briescht
Groß Briesen
Neuzelle
Weichensdorf
Wellmitz
Buckchen
Groditsch
Coschen
Krugau
Goyatz
Jamlitz
Lieberose
Wilhelm-Pieck-Stadt Guben
(Gubin)
Gubin
Spitzberg
112
Kerkwitz
Straupitz
Neiße
Lübbenau
(Lubnjow)
Peitz
(Picnjo)
Jänschwalde
Malxe
SPREEWALD
Burg
Spree
Raddusch
Neuendorf
Vetschau
(Wětošow)
Sacro
COTTBUS
(CHOSEBUZ)
Lubsko
Papitz
Kolkwitz
(72)
Merzdorf
Forst
(Baršć)
(76)
Zasieki
Eichow
Branitz
Jasien
Calau
(Kalawa)
Klein-Bademeusel
Tuplice
Leuthen
Neuhausen
Groß Kölzig
Schöllnitz
Drebkau
Bagenz
Döbern
Altdobern
Talsperre Spremberg
Friedrichshain
Großräschen
Neupetershain
Bahnsdf
Spremberg
(Gródk)
Schleife
Bad Muskau
(108)
Halbendorf
Łęknica
Sedlitz
Krauschwitz
Senftenberg
Weißwasser
(Běla Woda)
145
Senftenberger See
Przewóz
Lauta
(Łuty)
Hoyerswerda
(Wojerecy)
(116)
156
Hosena
Dobrzyń
Schwarzkollm
Weißkollm
Boxberg
Daubitz
Rietschen
Knappenrode
Knappensee
Lohsa
Bernsdorf
(Njedźichow)
Wiednitz
Koblenz
Uhyst
Klitten
Hähnichen
Uhsmannsdorf
Straßgrabchen
Kreba
Petershain
Rothenburg
Mucka
Niesky
(Niska)
Horka
Bulleritz
Königswartha
Cunnersdorf
Kollm
Neschwitz
Radibor
Kodersdorf
Kamenz
(Kamjenc)
Wrocław
E30
E36



Forst — Grenzübergang, allgemein benutzbar

Grenzübergang, mit besonderen Bedingungen benutzbar

Flughafen

Autofähre

Leuchtturm

Fernsehturm

Schloß, Burg

Ruine

Kirche, Kloster

Höhle

Ort mit Sehenswürdigkeit

Campingplatz, ganzjährig

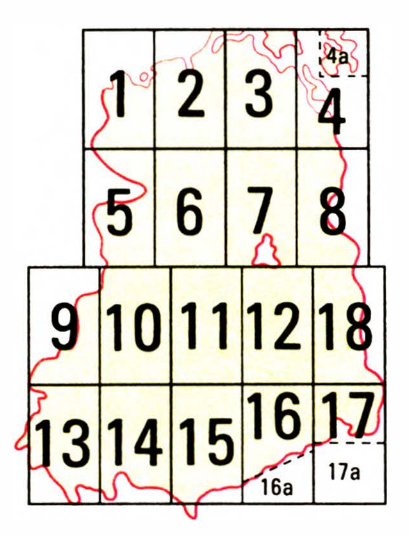
Campingplatz, saisonal

Aussichtspunkt

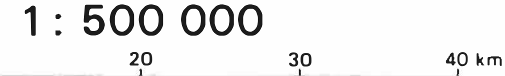
280 — Höhenangabe

(350) — Ortshöhe

Blattschnittübersicht



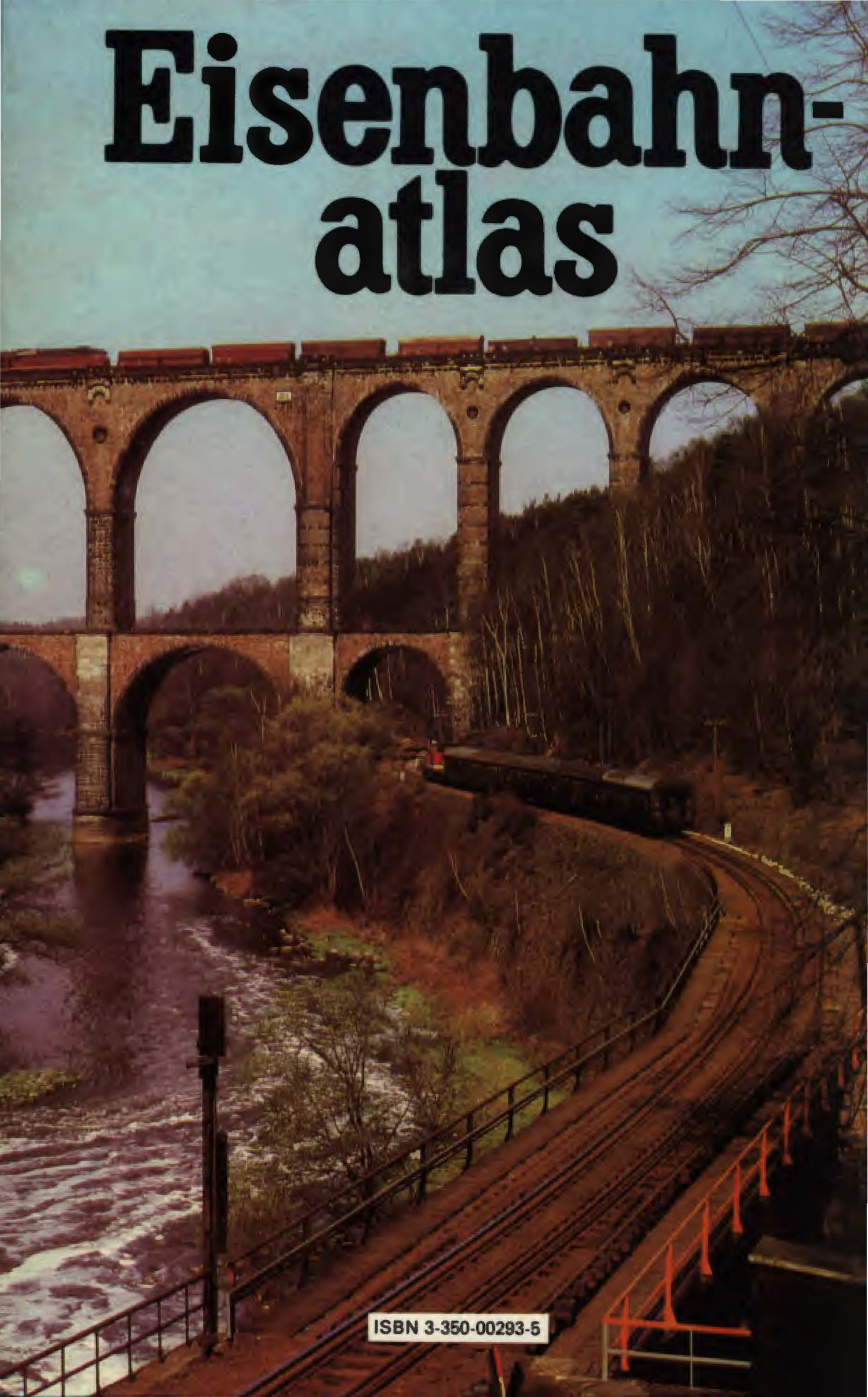
1 : 500 000




Streckennetz der
Deutschen Reichsbahn
DDR–Südteil
BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND
Wolfsburg
Helmstedt
Bebra
Ludwigsstadt
Hof
Salzwedel
Diesdorf
Beetzendorf
Badel
Kalbe
Hohenwulsch
Stendal
Osterburg
Niedergörne
Schönhausen
Tangermünde
Jerichow
Oebisfelde
Weferlingen
Haldensleben
Marienborn
Eilsleben
Magdeburg
Biederitz
Burg
Genthin
Güsen
Ziesar
Altengrabow
Loburg
Gunsleben
Oschersleben
Blumenberg
Dedeleben
Schönebeck
Osterwieck
Nienhagen
Halberstadt
Wegeleben
Barby
Calbe
Güterglück
Roßlau
Wernigerode
Blankenburg
Quedlinburg
Frose
Staßfurt
Güsten
Bernburg
Aken
Dessau
Schierke
Drei Annen Hohne
Elend
Elbingerode
Thale
Gernrode
Aschersleben
Köthen
Königshütte
Hasselfelde
Ballenstedt
Sandersleben
Könnern
Sorge
Stiege
Alexisbad
Harzgerode
Hettstedt
Klostermannsfeld
Wolfen
Stumsdorf
Bitterfeld
Eisfelder Talmühle
Wippra
Ellrich
Stolberg
Heiligenthal
Bischofferode
N Nord
Nordhausen
Sangerhausen
Blankenheim
L Eisleben
H-Neustadt
Halle Hbf
Teistungen
Bleicherode
Worbis
Wolkramshausen
Berga-Kelbra
Röblingen
Schafstädt
Arenshausen
Heiligenstadt
Leinefelde
Sondershausen
Artern
Querfurt
Merseburg
Leipzig
Birkungen
Bad Frankenhausen
Bretleben
Nebra
Vitzenburg
Mücheln
Schlotheim
Geismar
Großkorbetha
Mühlhausen
Straußfurt
Kölleda
Laucha
Weißenfels
Bad Tennstedt
Sömmerda
Naumburg
Pörsten
Teuchern
Unstrut
Döllstädt
Bad Langensalza
Großheringen
Deuben
Osterfeld
Zeitz
Friedrichswerth
Kühnhausen
Bufleben
Weimar
Apolda
Eisenberg
Krossen
Altenburg
Gerstungen
Eisenach
Fröttstedt
Gotha
Erfurt Hbf
Förtha
Neudietendorf
Bad Berka
Jena
Stadtroda
Gera Hbf
Tabarz
Friedrichroda
Arnstadt
Kranichfeld
Dorndf
Vacha
Bad Salzungen
Georgenthal
Plaue
Stadtilm
Orlamünde
Weida
Wünschendorf
Pappenheim
Ilmenau
Bad Blankenburg
Rudolstadt
Pößneck unt. Bf
Triptis
Werdau
Wernshausen
Gräfenroda
Oberhof
Rottenbach
R. Schwarza
ob. Bf
Zeulenroda
Schmalkalden
Zella-Mehlis
Rennsteig
Saalfeld
Neumark
Kaltennordheim
Suhl
Obstfelderschmiede
Hockerode
Ziegenrück
Greiz
Meiningen
Grimmenthal
Schmiedefeld
Großbreitenbach
Cursdorf
Katzhütte
Probstzella
Schleiz
Mehltheuer
Herlasgrün
Reichenbach
Rentwertshausen
Themar
Schleusingen
Saalburg
Schönberg
Plauen
Auerbach
Lauscha
Wurzbach
Unterlemnitz
Gutenfürst
Weischlitz
Falkenstein
Hildburghausen
Eisfeld
Rauenstein
Lobenstein
Blankenst.
Hirschberg
Zwotental
Adorf
Sonneberg
Elbe
Havel
Mittellandkanal
Elbe-Havel-Kanal
Saale
Weiße Elster



VOLKS-
REPUBLIK
POLEN
ČSSR
WEST-
BERLIN
BERLIN
Neuruppin
Herzberg
Löwenberg
Groß Schönebeck
Britz
Liebenwalde
Oder-Havel-Kanal
Eberswalde
Kremmen
Oranienburg
Bad Freienwalde
Basdorf
Bernau
Wriezen
Velten
Hennigsdorf
B-Karow
Werneuchen
Nauen
Albrechtshof
B Friedrichstr
B Hbf
B-Lichtenberg
B-Schönew
Strausberg
Buckow
Müncheberg
Kietz
Werbig
Wustermark
Erkner
Potsdam Stadt
Teltow
Mahlow
Flugh B Schönefeld
Fürstenwalde
Frankfurt
Booßen
Kunowice
Werder
Drewitz
Hbf
Spree
Oder-Spree-Kanal
Michendorf
Ludwigsfelde
Königs Wusterhausen
Storkow
Eisenhüttenstadt
Grunow
Beelitz Stadt
Zossen
Scharmützelsee
Beeskow
Luckenwalde
Treuenbrietzen
Jüterbog
Wilh.-Pieck-Stadt Guben
Lübben
Lutherstadt Wittenberg
Pratau
Uckro
Luckau
Lübbenau
Peitz
Schwarze Elster
Cottbus
Forst
Zasieki
Herzberg West
Herzberg Stadt
Pretzsch
Calau
Bad Düben
Falkenberg
Doberlug-Kirchhain
Spremberg
Torgau
Elbe
Senftenberg
Brieske
Weißwasser
Eilenburg
Ruhland
Hohenbocka
Elsterwerda
Hoyerswerda
Knappenrode
Wurzen
Trebsen
Riesa
Straßgräbchen-Bernsdorf
Niesky
Großenhain
Kamenz
Horka
Grimma
Königsbrück
Königshain-Hochstein
Radeburg
Bautzen
Großbothen
Döbeln
Meißen
Radebeul Ost
D-Klotzsche
Bischofswerda
Großpostwitz
Görlitz
Zgorzelec
Coswig
Arnsdorf
Wilthen
Ebersbach
Löbau
Rochlitz
Waldheim
Roßwein
Nossen
D-Neust
Dresden Hbf
Neukirch West
Narsdorf
Freital-Hainsbg
Dürrröhrsdorf
Neustadt
Eibau
Wechselburg
Tharandt
Heidenau
Sebnitz
Mittelherwigsdorf
Dippoldiswalde
Pirna
Zittau
Freiberg
Wittgensdorf
Niederwiesa
Berthelsdorf
Bad Schandau
Oberfrohna
Flöha
Kurort Kipsdorf
Hrádek n Nisou
St. Egidien
Karl-Marx-Stadt
Langenau
Děčín
Wüstenbrand
Zschopau
Altenberg
Holzhau
Oelsnitz
Stollberg
Pockau-Lengefeld
Neuhausen
Olbernhau-Grünthal
Annaberg-Buchholz
Marienberg
Bärenstein
Walthersdorf
Crottendorf
Kurort Oberwiesenthal
Strecke mit Schnell- und Eilzugverkehr
Nebenstrecke
Schmalspurbahn
A21
Beschriebene Route mit Routennummer
Grenzübergang
920
Streckennummer im Kursbuch


Eisenbahn-
atlas
ISBN 3-350-00293-5